MINISTÈRE DES TRANSPORTS

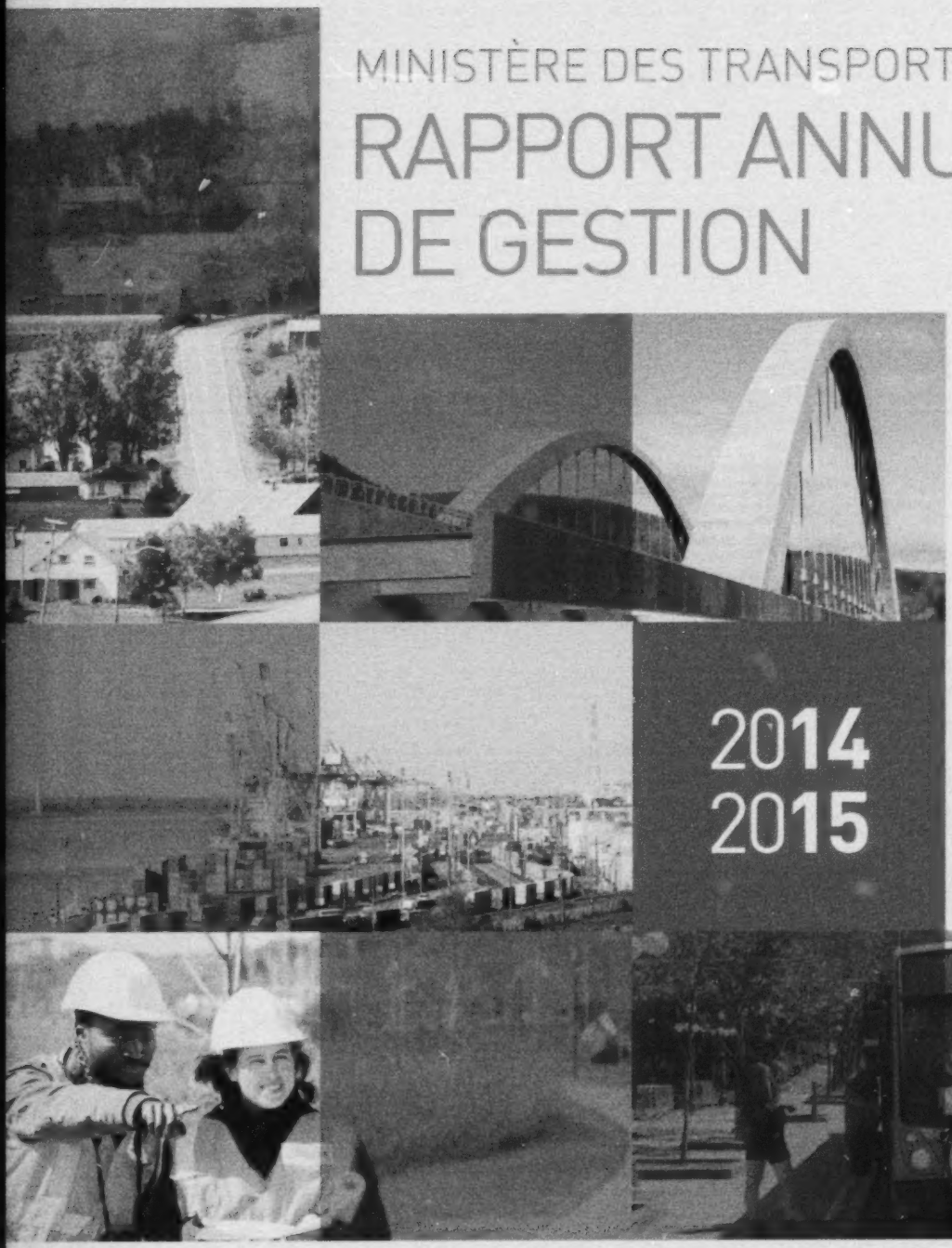
RAPPORT ANNUEL DE GESTION

2014 2015

Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

RAPPORT ANNUEL DE GESTION



2014
2015

Québec

Cette publication a été réalisée par le ministère des Transports du Québec et éditée par la Direction des communications du Ministère.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.mtq.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports au www.mtq.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante : Direction des communications
  Ministère des Transports du Québec
  700, boul. René-Lévesque Est, 27e étage
  Québec (Québec) G1R 5H1

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés et encourage le téléchargement de cette publication.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2015

ISBN 978-2-550-73842-8 (imprimé)
ISBN 978-2-550-73843-5 (PDF)

Dépôt légal – 2015
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

LE MOT DES MINISTRES 5
LE MOT DE LA SOUS-MINISTRE 7
LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS 9
LE CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT 163

LE MOT DES MINISTRES

Monsieur Jacques Chagnon
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur le Président,

Nous avons le plaisir de vous transmettre le *Rapport annuel de gestion 2014-2015* du ministère des Transports. Il comprend celui du Centre de gestion de l'équipement roulant et il est rédigé conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration publique.

Ce rapport présente les principales réalisations du Ministère et de l'unité autonome de service au regard de leurs engagements respectifs. Il rend compte également de l'utilisation des ressources allouées au Ministère pour l'année financière 2014-2015.

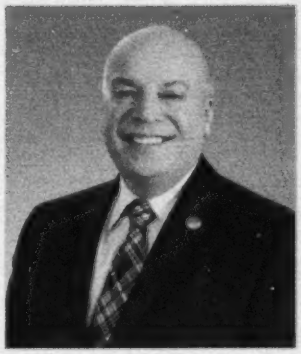
Dans le contexte du redressement des finances publiques et de la relance économique qui avait cours pendant le dernier exercice, le Ministère a priorisé d'abord et avant tout l'investissement dans l'entretien et l'amélioration des infrastructures routières et de transport collectif de façon à ce qu'elles soient sécuritaires et fiables, et répondent aux attentes de la population québécoise.

Par ailleurs, le Ministère a poursuivi ses efforts en vue d'assurer le renforcement des savoir-faire stratégiques de son organisation, notamment dans les domaines du génie. La consolidation de son expertise permettra au Ministère non seulement de lutter efficacement contre la collusion et la corruption, mais également de maintenir et de parfaire la qualité des travaux qu'il effectue.

L'année financière 2014-2015 a également été marquée par le développement de plusieurs dossiers d'importance, notamment la signature du contrat d'infrastructure de l'échangeur Turcot, de même que les investissements permettant d'appuyer des solutions de transport interurbain en Mauricie, en Chaudière-Appalaches et en Gaspésie. Le développement de la Stratégie maritime du Saint-Laurent a aussi cheminé au cours de la dernière année. À très court terme, celle-ci viendra non seulement mettre en valeur le plein potentiel du fleuve Saint-Laurent, mais offrira un dynamisme accru aux nouvelles installations logistiques, qu'il s'agisse de liens intermodaux entre les ports, les aéroports, les lignes de chemin de fer et le réseau routier québécois. De la même façon, participant aux orientations du Plan Nord, le Ministère préconise le développement d'un réseau intégré de transport, notamment à l'égard du développement durable et de l'accès au territoire.

L'atteinte des objectifs du Ministère est le fruit d'une collaboration soutenue avec ses divers partenaires et de l'apport d'un personnel dévoué et compétent. Nous souhaitons ici leur témoigner notre reconnaissance pour leur professionnalisme et leur précieuse participation.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les plus respectueux.



Le ministre des Transports

ROBERT POËTI

Québec, septembre 2015

Le ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime

JEAN D'AMOUR

Québec, septembre 2015

LE MOT DE LA SOUS-MINISTRE

Monsieur Robert Poëti
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur Jean D'Amour
Ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Ministre délégué,

Je suis heureuse de vous présenter le *Rapport annuel de gestion 2014-2015* du ministère des Transports. Ce document rend compte de la réussite du Ministère dans l'atteinte des objectifs et des engagements de son Plan stratégique 2013-2015, de sa Déclaration de services aux citoyens, ainsi que des résultats obtenus dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action de développement durable et de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires. Ce rapport présente également les résultats du Centre de gestion de l'équipement roulant.

Au cours du dernier exercice, le Ministère est demeuré exigeant et vigilant afin de s'assurer que ses investissements sont gérés avec la plus grande efficacité et qu'ils favorisent les meilleurs résultats.

Par ailleurs, le renforcement de l'imputabilité des prestataires de services, l'augmentation du nombre de ressources internes affectées à la préparation des projets et à la surveillance des travaux, ainsi que la consolidation et le renforcement de l'expertise sont des exemples éloquents de la volonté du Ministère d'améliorer de façon continue la gestion des projets sous sa responsabilité.

La transparence fait partie des mesures visant l'intégrité. À cet effet, le Ministère a procédé à la mise en ligne sur son site Web des coûts des contrats menés à terme. La liste des contrats terminés accordés en 2014-2015 y est également diffusée et mise à jour, de même qu'une section du site sur l'évolution des coûts du projet de l'échangeur Turcot.

Au cours de la dernière année, le Ministère a visé la poursuite de l'excellence dans sa prestation de service. Il a montré sa volonté d'agir et sa détermination à réussir à faire mieux et différemment.

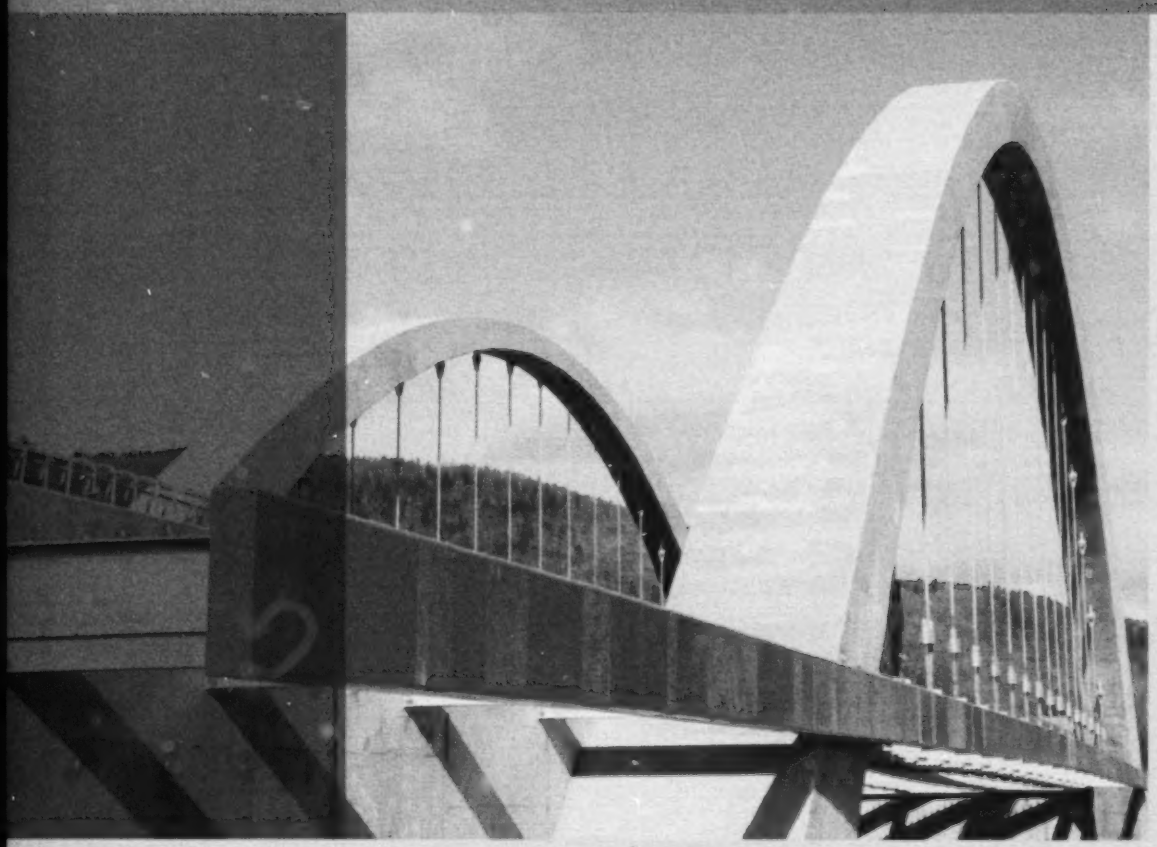
Dans ce contexte, je profite de l'occasion pour souligner l'apport indéfectible de l'ensemble du personnel du Ministère et sa participation active et professionnelle dans l'atteinte des résultats qui vous sont présentés ici.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre et Monsieur le Ministre délégué, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La sous-ministre
des Transports

DOMINIQUE SAVOIE

Québec, septembre 2015



LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

TABLE DES MATIÈRES

LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION 13

LE RAPPORT DE VALIDATION DE LA DIRECTION DE L'AUDIT INTERNE ET DE L'ÉVALUATION DE PROGRAMMES 15

LE CONTEXTE ET LES FAITS SAILLANTS 17

Partie 1 La présentation du ministère des Transports 22
- 1.1 La mission 22
- 1.2 La clientèle et les partenaires 23
- 1.3 L'organisation administrative 23

Partie 2 Les ressources 28
- 2.1 Les ressources humaines 28
- 2.2 Les ressources financières 32
- 2.3 Les ressources informationnelles 42

Partie 3 Les résultats 48
- 3.1 Le sommaire des résultats du plan stratégique 49
- 3.2 Le sommaire des résultats du plan d'action de développement durable 53
- 3.3 Les résultats détaillés 60
- 3.4 Les résultats des engagements énoncés dans la Déclaration de services aux citoyens 119

Partie 4 Les exigences législatives et gouvernementales 126
- 4.1 L'application de la politique linguistique 126
- 4.2 L'application de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et la protection des renseignements personnels 128
- 4.3 L'accès à l'égalité en emploi 129
- 4.4 L'égalité entre les femmes et les hommes 133
- 4.5 La Politique de financement des services publics 134
- 4.6 Le suivi des recommandations du vérificateur général du Québec 136
  - 4.6.1 Les résultats 2014-2015 en matière d'audit interne : validation des contrats après octroi et suivi des recommandations du vérificateur général à la suite de son rapport du 18 novembre 2009 146
  - 4.6.2 Les résultats 2014-2015 en matière de validation du processus d'octroi des contrats par les professionnels en conformité des processus et du suivi des recommandations du vérificateur général à la suite de son rapport du 18 novembre 2009 148
- 4.7 L'allégement réglementaire et administratif 151
- 4.8 L'éthique 151
- 4.9 L'état d'avancement de la mise en œuvre des actions pour lutter contre la collusion et la corruption 152
- 4.10 La gestion et le contrôle des effectifs et les renseignements relatifs aux contrats de service 156

Annexes 157
- Annexe I La classification du réseau routier 2014-2015 158
- Annexe II Les outils de gestion pour améliorer la performance 160
- Annexe III Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière ayant fait l'objet d'investissements 161

LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Les résultats et les renseignements contenus dans le présent rapport annuel de gestion relèvent de la responsabilité de la sous-ministre et des membres de la direction du ministère des Transports. Cette responsabilité porte sur l'exactitude, l'exhaustivité et la fiabilité de l'information présentée dans le *Rapport annuel de gestion 2014-2015*.

À notre connaissance, les résultats et les renseignements du *Rapport annuel de gestion 2014-2015* du ministère des Transports :

- décrivent fidèlement la mission, les domaines d'activité, la structure et l'utilisation des ressources de l'organisation ;
- présentent les engagements, les principaux objectifs et les résultats de l'organisation ;
- couvrent l'ensemble des interventions importantes du Ministère ;
- fournissent de l'information sur les exigences législatives et gouvernementales ;
- sont fiables et exacts.

Les membres de la direction approuvent le présent rapport annuel de gestion. De plus, le caractère plausible et cohérent des résultats, renseignements et explications présentés dans le rapport annuel de gestion a été évalué par la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes, et ce, dans la portée du mandat défini dans le rapport de validation.

À notre avis, l'information contenue dans ce document ainsi que les contrôles y afférant sont fiables et correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2015.

Les membres de la direction,

DOMINIQUE SAVOIE
Sous-ministre

ANDRÉ CARON
Sous-ministre associé de la Direction générale des territoires

DANIÈLE CANTIN
Sous-ministre adjointe de la Direction générale des services à la gestion et de la surveillance des marchés

MARIE-FRANCE BÉRARD
Sous-ministre adjointe de la Direction générale adjointe des projets stratégiques

ANNE-MARIE LECLERC
Sous-ministre adjointe de la Direction générale des infrastructures et des technologies

CHANTAL GINGRAS
Sous-ministre adjointe de la Direction générale adjointe du projet Turcot et du suivi des projets routiers

ANDRÉ MELOCHE
Sous-ministre adjoint de la Direction générale du transport collectif, des politiques et de la sécurité

LE RAPPORT DE VALIDATION DE LA DIRECTION DE L'AUDIT INTERNE ET DE L'ÉVALUATION DE PROGRAMMES

Madame la Sous-Ministre,

Nous avons examiné les résultats et les renseignements présentés dans le *Rapport annuel de gestion 2014-2015* rédigé par le ministère des Transports pour l'exercice terminé le 31 mars 2015. La portée de notre examen s'étend aux résultats et aux renseignements découlant du Plan stratégique 2013-2015.

La responsabilité de l'exactitude, de l'exhaustivité et de la fiabilité de l'information contenue dans le *Rapport annuel de gestion 2014-2015* rédigé par le ministère des Transports incombe à la direction du Ministère. Notre responsabilité consiste à exprimer un avis sur le caractère plausible des résultats, des renseignements et des explications fournis ainsi que sur la cohérence de l'information en nous basant sur les travaux réalisés au cours de notre examen.

Notre examen a été fondé sur les Normes internationales pour la pratique professionnelle de l'audit interne. Nos travaux ont consisté essentiellement à obtenir des renseignements et des pièces justificatives, ainsi qu'à appliquer des procédures analytiques et des contrôles arithmétiques. Notre examen ne visait pas à vérifier les systèmes de compilation, ni à évaluer le contrôle interne, ni à effectuer des sondages. Un examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'audit sur l'information contenue dans le présent rapport.

Au terme de notre examen portant sur les éléments mentionnés ci-dessus, nous concluons que les résultats, les renseignements et les explications présentés dans le *Rapport annuel de gestion 2014-2015* rédigé par le ministère des Transports paraissent plausibles et cohérents.

La directrice de l'audit interne
et de l'évaluation de programmes

LOUISE BOILY

Québec, septembre 2015

LE CONTEXTE ET LES FAITS SAILLANTS

DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EFFICACES, DIVERSIFIÉS ET INTÉGRÉS QUI CONTRIBUENT À LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES ET À LA COMPÉTITIVITÉ DE L'ÉCONOMIE

Par ses actions et son soutien financier, le Ministère a contribué à l'augmentation de l'offre de service en transport en commun, au développement et au renouvellement de ses infrastructures et équipements, ainsi qu'à la mise en place de diverses mesures incitatives à l'utilisation du transport collectif. À cet égard, il est à noter que, selon les données compilées par le Ministère, la longueur des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus dans l'ensemble du Québec a atteint près de 468 km.

À l'échelle du Québec, l'achalandage du transport collectif a connu une légère hausse avec un nombre de déplacements en 2014 estimé à 605,9 millions. La contribution financière du Ministère a aussi favorisé le développement du transport adapté. L'achalandage du transport adapté est ainsi évalué à plus de 8,6 millions de déplacements, ce qui représente une hausse de 4,2 % par rapport aux données de 2013.

Par ailleurs, les investissements réalisés sur le réseau routier ont contribué à améliorer de façon considérable la qualité et la sécurité des infrastructures qui sont à la disposition des usagers de la route. Un grand nombre de chantiers sont en cours de réalisation à l'échelle du Québec, ce qui inclut plusieurs projets routiers majeurs. Ils constituent un apport de premier plan à l'accessibilité et à la vitalité des régions du Québec. Ils ont également concouru à la relance économique du Québec en assurant le maintien ou la création de nombreux emplois.

Selon l'indice de rugosité international portant sur le confort au roulement, la chaussée est en bon état sur près de 80 % du réseau routier québécois. Cette proportion est la plus élevée depuis que l'indice est comptabilisé sur le réseau du Ministère, soit en 1999.

La proportion des structures en bon état sur le réseau routier supérieur a augmenté de 1,4 % par rapport à l'année 2013-2014. Depuis 2008-2009, un accroissement de près de 15 % du nombre de structures en bon état a été enregistré.

De plus, une hausse de 1,3 point de pourcentage du nombre de ponts en bon état sur le réseau municipal est observée cette année. Depuis la reprise en charge de ces infrastructures par le Ministère en 2008, un accroissement de plus de 13 points de pourcentage est noté.

Le Ministère est propriétaire de 27 aérodromes situés principalement dans les régions éloignées ou isolées du Québec. En plus d'engager des budgets d'exploitation pour les aérodromes sous sa responsabilité, il poursuit son soutien financier aux autres infrastructures aériennes québécoises, aux transporteurs aériens et aux résidents des régions éloignées.

Également, le Ministère subventionne les dessertes maritimes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord ainsi que des Îles-de-la-Madeleine. L'action du Ministère vise à maintenir et à améliorer un lien maritime jugé essentiel pour le transport des personnes et des marchandises entre ces régions, y compris l'île d'Anticosti et le reste du Québec.

Diverses activités visent à poursuivre l'aménagement et à assurer l'entretien de pistes récréotouristiques dans l'ensemble des régions du Québec. En 2014, la Route verte ne traversait pas moins de 393 municipalités situées dans 16 régions du Québec. Par ailleurs, le Ministère investit dans la durabilité et dans la sécurité des sentiers de véhicules hors route, notamment en appuyant financièrement les clubs pour la réalisation de projets d'infrastructures, l'entretien des sentiers sous leur responsabilité, l'achat d'équipements liés à cet entretien ainsi que la signalisation.

L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS, LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET L'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

L'électrification des transports est l'un des moyens privilégiés par le gouvernement du Québec pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et accroître la compétitivité économique en diminuant l'importation d'hydrocarbures au profit de l'électricité produite au Québec. Dans le cadre du processus de retour à l'équilibre budgétaire engagé par le gouvernement, les mesures de la Stratégie d'électrification des transports ont fait l'objet d'une révision. À la lumière des nouvelles orientations gouvernementales et de l'évolution du contexte entourant les véhicules électriques, l'élaboration d'un nouveau plan d'action en électrification des transports a été amorcée, en étroite collaboration avec les ministères et organismes partenaires.

Parallèlement à ces travaux, les mesures en vigueur ont continué à être appliquées et des projets ont été mis en œuvre. Par exemple, au 31 mars 2015, 257 véhicules électriques et hybrides rechargeables étaient en fonction dans les ministères et organismes, y compris les réseaux de la santé et de l'éducation, dont 66 au ministère des Transports et 35 au Centre de gestion de l'équipement roulant. Également, à compter du 27 novembre 2014, l'accès des véhicules électriques à la voie réservée sur l'autoroute Robert-Bourassa à Québec était autorisé.

La contribution du Ministère au Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques en 2014-2015 s'est traduite par la poursuite de la mise en œuvre de ses programmes. L'apport financier du Ministère a notamment permis de soutenir les organismes de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de service et de favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en région. Il a aussi soutenu la réalisation de 44 km de nouvelles voies cyclables et de 11 projets d'interventions de modération de la circulation dans des corridors scolaires. De plus une étude et 5 projets visant l'amélioration de l'efficacité du transport maritime et aérien ainsi que 4 projets de transport intermodal ont été approuvés pour des engagements maximaux de 8 millions et de 2,1 millions respectivement. Par ailleurs, le Ministère a subventionné 3 774 équipements et technologies permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises.

Enfin, dans le cadre de la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020, 2 chaires de recherche ont poursuivi leurs activités avec le soutien du Ministère. Deux nouveaux projets ont été terminés cette année, ce qui porte à 6 le nombre total de projets de recherche liés à l'adaptation aux changements climatiques, réalisés au cours des 2 dernières années.

DES ACTIONS CONCRÈTES EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Plan d'action a été révisé et prolongé jusqu'au 31 mars 2015. Il regroupe désormais 17 actions, 39 cibles et 37 indicateurs. Au 31 mars 2015, près de 70 % des 33 cibles qui fixaient un objectif précis avaient été atteintes, dont 61 % ont respecté l'échéancier. Parmi les principaux résultats 2014-2015 spécifiques à ce Plan, notons :

- → les travaux relatifs aux audits opérationnels ont été finalisés à l'échelle des 13 aérodromes sous la responsabilité du Ministère ;
- → la proportion d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés ou concassés par rapport à la quantité totale d'enrobés produite était de 67,6 %, soit le résultat le plus élevé depuis 2010-2011.

LA POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Malgré la hausse du nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois, le bilan routier s'est amélioré pour la huitième année consécutive et enregistre son plus bas taux de mortalité sur les routes. Le nombre de personnes décédées dans un accident de la route a diminué de 14,1 %, s'établissant à 336 décès, soit 55 de moins qu'en 2013. Le nombre de blessés graves a également connu une baisse en 2014. On dénombre 1 573 blessés graves, soit 8,7 % de moins qu'en 2013.

Assurer la sécurité en zone de travaux est un défi de taille puisque les entraves exposent les conducteurs et les travailleurs à divers risques d'accident. Conscient de cette situation, le Ministère travaille sur plusieurs plans afin d'améliorer la sécurité de tous. En 2014, 36 accidents mortels ou avec blessés graves sont survenus à l'approche ou à l'intérieur de zones de travaux et ils impliquaient au moins un usager de la route. Il s'agit d'une baisse de 39 % de la moyenne biennale par rapport à celle de 2011 à 2012.

La contribution du Ministère à l'amélioration du bilan routier s'est traduite par plusieurs actions, dont des investissements pour rendre ses infrastructures routières plus sûres. Des efforts ont notamment été consacrés à des projets qui incluent la correction de sites à potentiel d'amélioration. Diverses mesures ayant une efficacité reconnue pour améliorer la sécurité ont aussi été réalisées sur les routes du Québec, soit la correction de l'orniérage, l'installation et le remplacement de glissières de sécurité, le remplacement d'extrémités de glissières, la petite signalisation et le marquage, dont le taux de présence sur les routes au printemps a atteint 92 %.

Afin que l'entretien hivernal des routes du réseau du Ministère respecte les critères de qualité qui assurent des déplacements sécuritaires et fonctionnels, le Ministère poursuit l'encadrement du déneigement qui est effectué par les entrepreneurs ou les municipalités. Cette année, ce sont 94 % des entrepreneurs en entretien hivernal qui répondent bien aux exigences du Ministère.

De plus, afin de soutenir l'amélioration de la sécurité des usagers de la route, le Ministère a continué ses démarches visant le déploiement progressif des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges.

Au 31 mars 2015, 9 aires de service modernisées sont aménagées aux abords des autoroutes et 42 villages-relais sont reconnus, contribuant ainsi à offrir des services et de l'information aux usagers de la route. En outre, la mise en place d'un réseau de villages-relais favorise une approche intégrée de développement du milieu local, en plus d'offrir aux usagers de la route des lieux d'arrêt sécuritaires.

UNE CAPACITÉ ORGANISATIONNELLE RENFORCÉE ET DE SAINES PRATIQUES DE GESTION AFIN D'OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ AU MEILLEUR COÛT

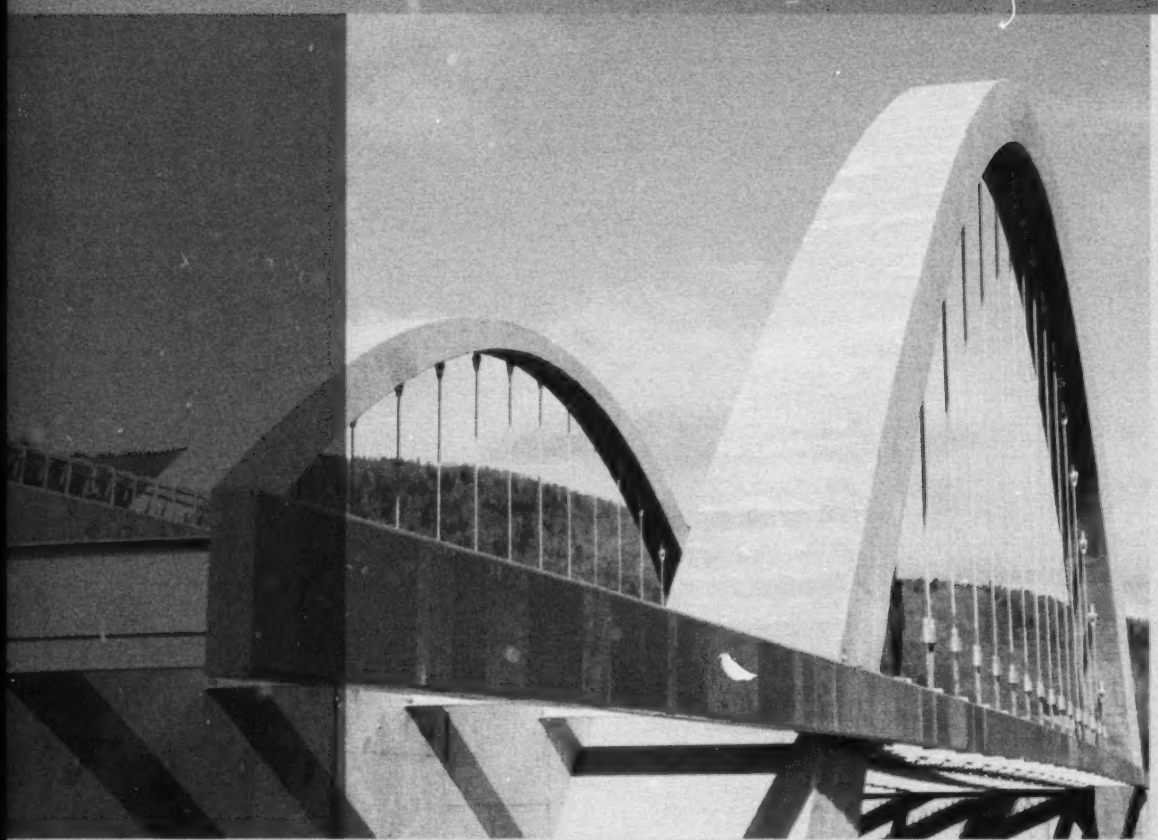
En tant que plus important donneur d'ouvrage du gouvernement, et de concert avec le Secrétariat du Conseil du trésor, le Ministère a poursuivi la mise en place de diverses mesures qui visent à renforcer son expertise et le contrôle des coûts des projets, dans le respect des règles et procédures en vigueur.

D'une part, afin de se doter d'un savoir-faire de pointe en matière de travaux publics, le Ministère maintient ses efforts d'embauche, surtout auprès des ingénieurs et des techniciens des travaux publics. Il s'engage ainsi dans une démarche accrue de contrôle, d'amélioration continue et de transparence, renforce son expertise et réalise davantage de travaux à l'interne.

D'autre part, le Ministère offre une formation en continu sur la protection de l'intégrité des contrats publics. En 2014-2015, des sessions de formation ont été données à 961 participants directement concernés par la gestion des contrats. À celles-ci s'ajoutent la formation à l'éthique ainsi que les activités de formation associées à l'expertise de l'ensemble du personnel du Ministère.

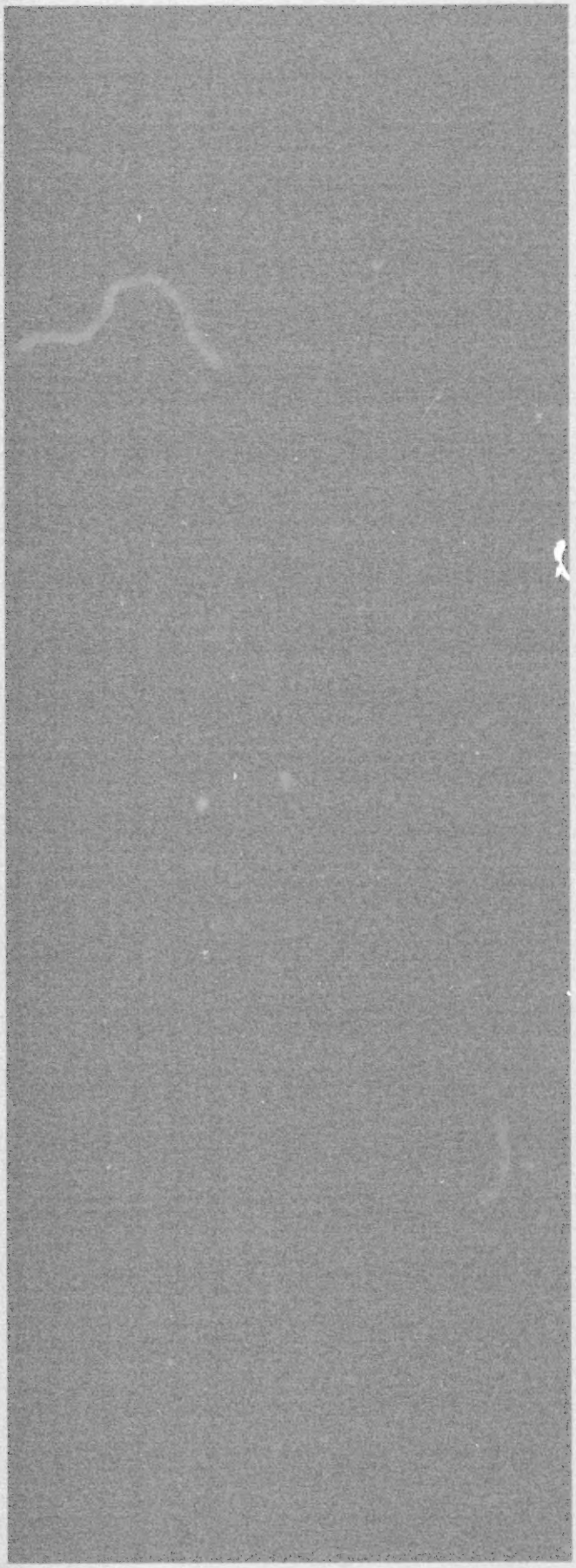
Par ailleurs, toujours dans l'optique de renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux, le Ministère s'est doté d'une démarche de gestion de projets basée sur une approche reconnue à l'échelle internationale (celle du Project Management Institute) et adaptée au contexte des projets routiers. C'est ainsi qu'en 2014-2015 des projets routiers de plus de 5 millions de dollars ont été réalisés selon cette démarche ministérielle.

Avec le déploiement de nouvelles technologies, les citoyens ont des attentes élevées en matière d'information en temps réel. L'un des objectifs stratégiques du Ministère consiste à offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements, notamment afin de contribuer à atténuer la congestion routière. La satisfaction des citoyens à l'égard de l'information diffusée représente une priorité pour le Ministère. Selon un sondage réalisé en 2015, plus de 90 % des usagers du service Québec 511 Info Transports sont satisfaits des services offerts. En outre, les engagements de la Déclaration de services aux citoyens sont mis en application dans l'ensemble des unités du Ministère afin d'offrir des services accessibles et de grande qualité, et ce, de manière courtoise, diligente et confidentielle.



PARTIE 1

LA PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS



PARTIE 1

LA PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

1.1 LA MISSION

Le Ministère[1] a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

Le Ministère agit comme un acteur de premier plan dans l'organisation des systèmes de transport au Québec. Il s'appuie sur une collaboration étroite avec ses partenaires pour optimiser les efforts de tous dans le respect des responsabilités de chacun. Il s'engage à effectuer une gestion compétente, responsable et innovatrice des réseaux dont il a la responsabilité directe et il est soucieux d'offrir à la population des systèmes de transport modernes, sécuritaires et efficaces, en interrelation avec leurs équivalents d'autres États.

Plus précisément, le Ministère élabore et propose au gouvernement des politiques relatives aux services, aux réseaux et aux systèmes de transport. Ces dernières se concrétisent par les activités suivantes :

- la planification, la conception et la réalisation des travaux de construction, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui relèvent de sa responsabilité ;
- le soutien technique et financier aux municipalités relativement à l'entretien, à la réfection et à l'amélioration du réseau routier local ;
- le soutien aux systèmes de transport des personnes, notamment le transport en commun en milieu urbain, le transport adapté ainsi que le transport maritime et aérien dans les régions ;
- la création et la mise en œuvre de programmes de sécurité en transport ;
- le soutien au transport des marchandises, en favorisant l'intermodalité et l'utilisation optimale des différents modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) en complémentarité les uns des autres.

1. Le lecteur est invité à consulter le site Web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca), qui fournit l'ensemble de l'information concernant l'organisation.

1.2 LA CLIENTÈLE ET LES PARTENAIRES

La clientèle du Ministère comprend toute personne ou toute entreprise susceptible d'utiliser les systèmes de transport, à titre d'usager du réseau routier ou des réseaux maritime, aérien et ferroviaire, plus particulièrement lorsque la gestion de ces réseaux relève du gouvernement du Québec, ou encore à titre d'usager de véhicules hors route.

Le Ministère compte sur l'appui, la collaboration et l'engagement de nombreux partenaires publics et privés pour offrir à la population et aux entreprises des systèmes de transport appropriés et fonctionnels. À cet égard, il maintient des liens étroits avec les ministères et organismes du gouvernement du Québec, avec les organismes publics de transport, avec les conseils intermunicipaux de transport, ainsi qu'avec les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. Il travaille aussi en collaboration avec les municipalités, les municipalités régionales de comté, les communautés métropolitaines, les conférences régionales des élus, les communautés autochtones et les organismes qui les représentent, ainsi qu'avec le gouvernement du Canada et les organismes qui relèvent directement ou indirectement de sa responsabilité. Enfin, le Ministère entretient des relations avec les gouvernements des autres États, provinces et territoires, les universités et les centres de recherche, notamment, de même qu'avec les associations ou les entreprises de services de transport, de génie-conseil et de construction.

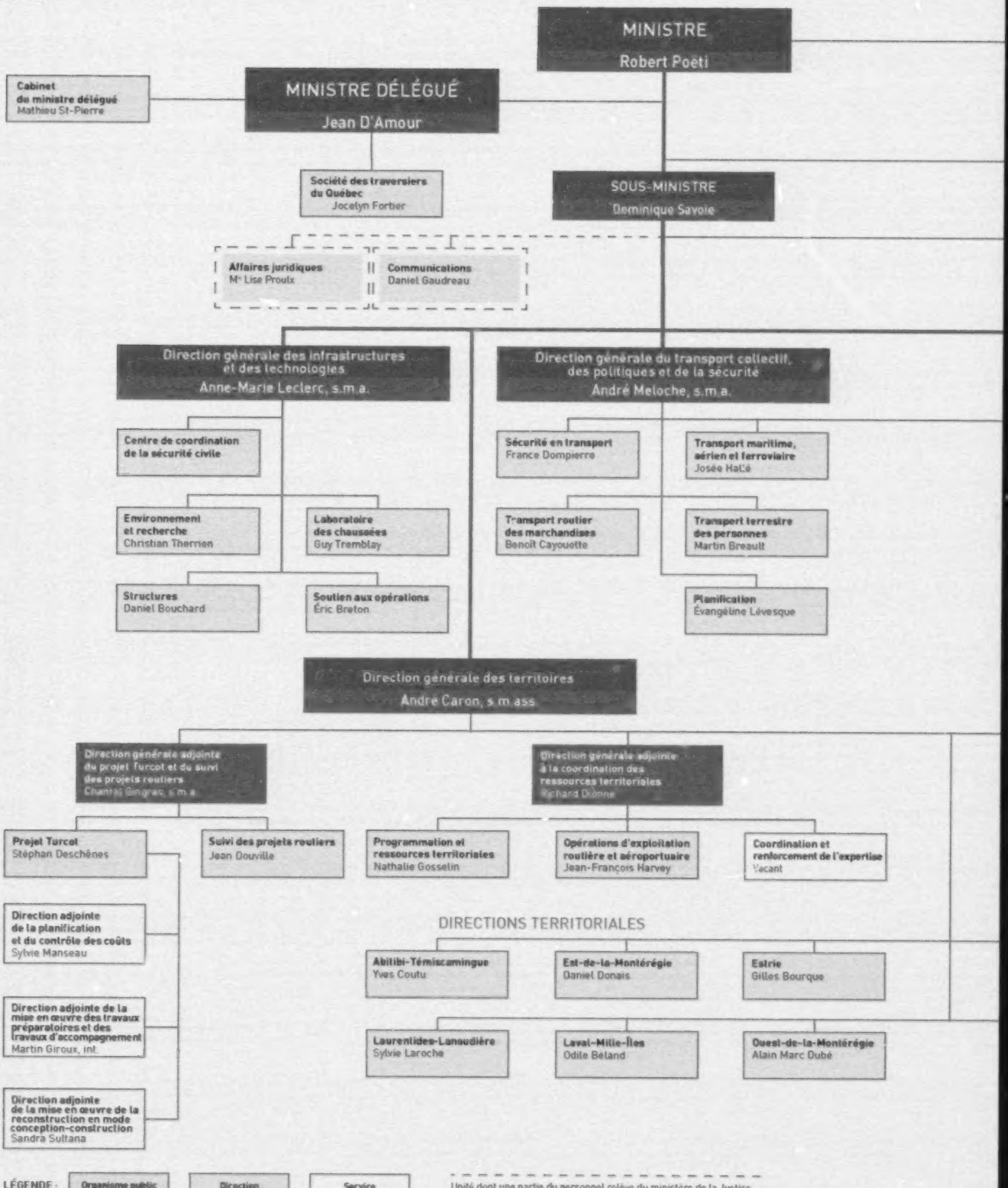
1.3 L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Le personnel du Ministère est réparti dans les cinq unités administratives suivantes :

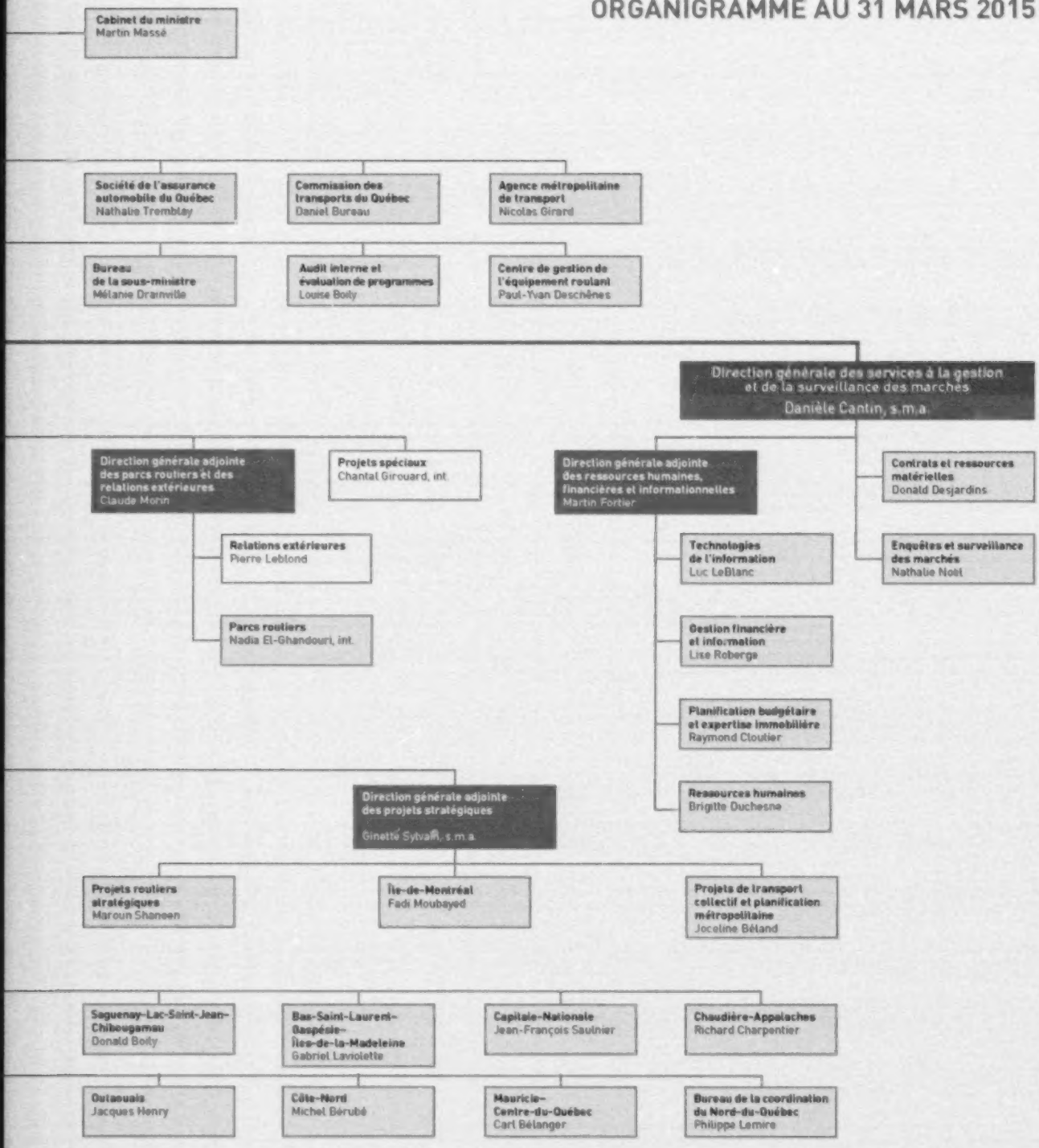
- le Bureau de la sous-ministre ;
- la Direction générale des territoires ;
- la Direction générale du transport collectif, des politiques et de la sécurité ;
- la Direction générale des infrastructures et des technologies ;
- la Direction générale des services à la gestion et de la surveillance des marchés.

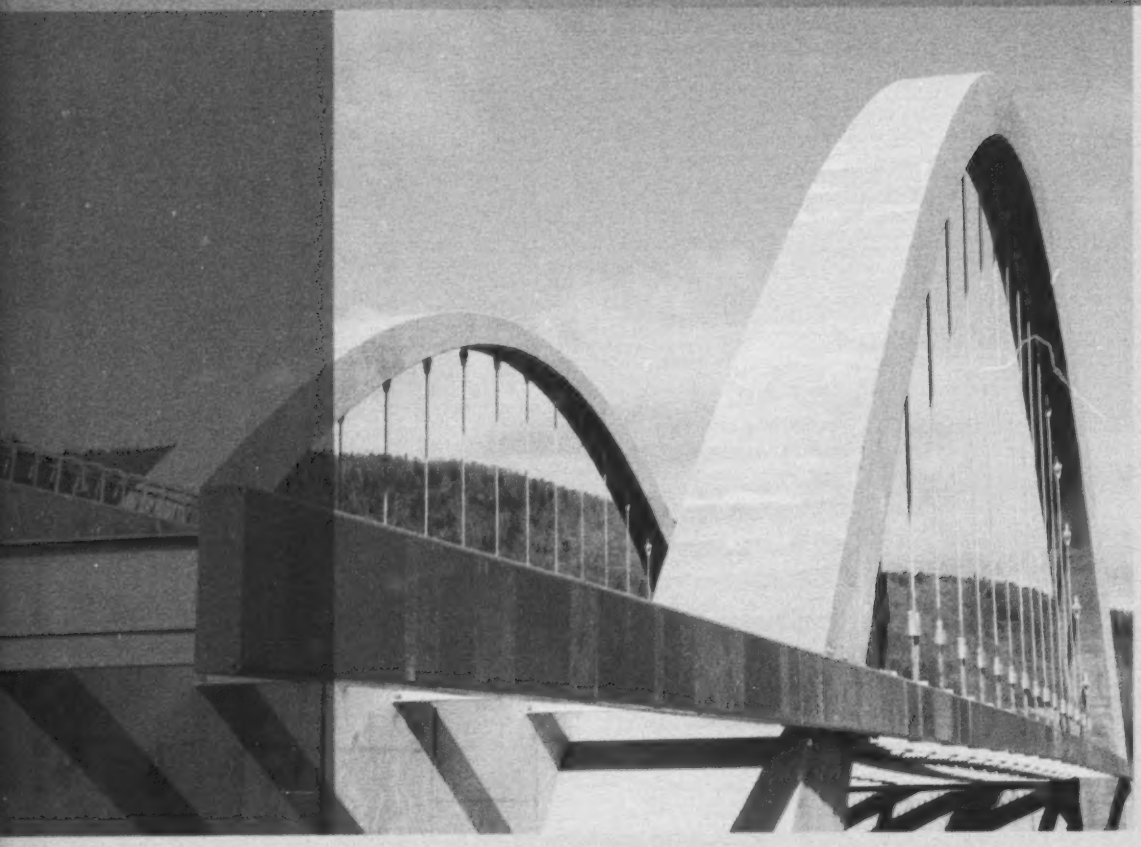
Le Ministère compte aussi une unité autonome de service, soit le Centre de gestion de l'équipement roulant.

La Société de l'assurance automobile du Québec, la Commission des transports du Québec et l'Agence métropolitaine de transport relèvent directement du ministre des Transports. Depuis avril 2014, c'est le ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime qui est responsable de la Société des traversiers du Québec. Ces organismes présentent leur propre rapport annuel.


MINISTRE
Robert Poëti
Cabinet du ministre délégué
Mathieu St-Pierre
MINISTRE DÉLÉGUÉ
Jean D'Amour
Société des traversiers du Québec
Jocelyn Fortier
SOUS-MINISTRE
Dominique Savoie
Affaires juridiques
Me Lise Proulx
Communications
Daniel Gaudreau
Direction générale des infrastructures et des technologies
Anne-Marie Leclerc, s.m.a.
Direction générale du transport collectif, des politiques et de la sécurité
André Meloche, s.m.a.
Centre de coordination de la sécurité civile
Sécurité en transport
France Dompierre
Transport maritime, aérien et ferroviaire
Josée Hallé
Environnement et recherche
Christian Therrien
Laboratoire des chaussées
Guy Tremblay
Transport routier des marchandises
Benoît Cayouette
Transport terrestre des personnes
Martin Breault
Structures
Daniel Bouchard
Soutien aux opérations
Éric Breton
Planification
Évangéline Lévesque
Direction générale des territoires
André Caron, s.m.ass.
Direction générale adjointe du projet Turcot et du suivi des projets routiers
Chantal Gingras, s.m.a.
Direction générale adjointe à la coordination des ressources territoriales
Richard Dionne
Projet Turcot
Stéphan Deschênes
Suivi des projets routiers
Jean Douville
Programmation et ressources territoriales
Nathalie Gosselin
Opérations d'exploitation routière et aéroportuaire
Jean-François Harvey
Coordination et renforcement de l'expertise
Vacant
Direction adjointe de la planification et du contrôle des coûts
Sylvie Manseau
DIRECTIONS TERRITORIALES
Abitibi-Témiscamingue
Yves Coutu
Est-de-la-Montérégie
Daniel Donais
Estrie
Gilles Bourque
Direction adjointe de la mise en œuvre des travaux préparatoires et des travaux d'accompagnement
Martin Giroux, int.
Laurentides-Lanaudière
Sylvie Laroche
Laval–Mille-Îles
Odile Béland
Ouest-de-la-Montérégie
Alain Marc Dubé
Direction adjointe de la mise en œuvre de la reconstruction en mode conception-construction
Sandra Sultana
LÉGENDE :
Organisme public
Direction
Service
Unité dont une partie du personnel relève du ministère de la Justice ou du ministère du Conseil exécutif

ORGANIGRAMME AU 31 MARS 2015





PARTIE 2

LES RESSOURCES

PARTIE 2

LES RESSOURCES

Le Ministère peut compter sur une main-d'œuvre compétente et diversifiée, au service de la population.
Source : Photothèque du ministère des Transports du Québec.

2.1 LES RESSOURCES HUMAINES

LA PRÉSENTATION DE L'EFFECTIF

Le Ministère peut compter sur un important effectif régulier[2] et occasionnel composé d'employés qui mettent leurs compétences et leurs habiletés au service de la population québécoise. L'effectif régulier moyen en poste au Ministère au cours de l'année 2014-2015 s'élevait à 5 103 employés, soit 37,1 % de femmes et 62,9 % d'hommes. Du côté des employés occasionnels, l'effectif moyen s'élève à 1 342 personnes, dont 17,9 % de femmes et 82,1 % d'hommes.

Le Ministère poursuit ses efforts de renforcement des effectifs pour maintenir et développer l'expertise interne dans certains domaines, tout en s'assurant de respecter ses cibles.

Une section du rapport annuel présente la reddition de comptes du Centre de gestion de l'équipement roulant. Le lecteur est invité à consulter cette partie pour prendre connaissance des données 2014-2015 relatives aux ressources humaines de cette unité autonome de service[3].

2. Lorsqu'il est utilisé avec les mots « personnel », « effectif » ou « employé », l'adjectif « régulier » désigne le personnel permanent et temporaire.

3. L'effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant est exclu des données présentées dans cette partie du rapport.

EFFECTIF MOYEN PAR TERRITOIRE DE TRAVAIL

	2013-2014			2014-2015		
TERRITOIRE DE TRAVAIL	RÉGULIER	OCCASIONNEL[a]	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL[a]	TOTAL
Abitibi-Témiscamingue	169	105	274	185	84	269
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	346	216	562	383	187	570
Bureaux centraux de Québec	1 335	118	1 453	1 396	83	1 479
Bureaux centraux de Montréal	178	17	195	232	14	246
Capitale-Nationale	327	96	423	359	65	424
Chaudière-Appalaches	287	106	393	294	95	389
Côte-Nord	190	86	276	212	62	274
Estrie	189	77	266	209	59	268
Est-de-la-Montérégie	211	111	322	239	80	319
Île-de-Montréal	284	139	423	317	121	438
Laurentides-Lanaudière	226	121	347	252	100	352
Laval–Mille-Îles	141	66	207	158	58	216
Mauricie–Centre-du-Québec	219	135	354	239	117	356
Ouest-de-la-Montérégie	224	86	310	235	68	303
Outaouais	144	95	239	177	67	244
Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	201	99	300	216	82	298
TOTAL	4 671	1 673	6 344	5 103	1 342	6 445

a Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, à l'exception des stagiaires et des étudiants.

EFFECTIF MOYEN PAR CATÉGORIE D'EMPLOI

	EFFECTIF 2013-2014			EFFECTIF 2014-2015			
CATÉGORIE D'EMPLOI	RÉGULIER	OCCASIONNEL[a]	TOTAL	RÉGULIER	OCCASIONNEL[a]	TOTAL	VARIATION (%)
Personnel d'encadrement	293	–	293	292	–	292	–
Professionnels	912	58	970	969	50	1 019	5
Ingénieurs	746	13	759	830	10	840	11
Techniciens des travaux publics	904	74	978	958	46	1 004	3
Personnel de soutien et technique	1 078	326	1 404	1 154	238	1 392	–
Ouvriers	738	1 202	1 940	900	998	1 898	(2)
TOTAL	4 671	1 673	6 344	5 103	1 342	6 445	2

a Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, à l'exception des stagiaires et des étudiants.

L'AJOUT D'EFFECTIF

Le 18 octobre 2011, le Conseil du trésor a autorisé, à compter de l'exercice 2012-2013, l'ajout graduel d'un maximum de 970 équivalents temps complet afin de soutenir le Ministère dans sa volonté de rehausser son expertise, de prévenir et de détecter la collusion, et de rendre imputables les entreprises avec lesquelles il est engagé sur une base contractuelle. Du 1er avril 2014 au 31 mars 2015, le Ministère a procédé à l'affectation de 127 employés dans le contexte de la mise en œuvre des actions concertées pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption. L'affectation cumulative depuis le 1er avril 2012 est donc de 581 employés.

LA FORMATION ET LE PERFECTIONNEMENT DU PERSONNEL

Le Ministère a investi 3,6 millions de dollars en activités de formation et de perfectionnement au cours de l'exercice 2014-2015. Ce montant inclut les coûts des ressources externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que les salaires. Le bilan de la formation totalise 12 411 jours de formation, ce qui représente une moyenne de 1,9 jour de formation par personne.

La diminution d'environ 2 millions de dollars des frais de formation par rapport à l'année précédente s'explique surtout par le fait que la plupart des formations spécifiques ont été tenues en 2013-2014, notamment pour la protection de l'intégrité des contrats publics. Moins de formations ont donc été offertes au cours du dernier exercice financier. Le Ministère continue de répondre aux exigences de la Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre. De plus, il donne la priorité au maintien des activités de formation concernant sa mission, de même qu'en génie. Les tableaux suivants présentent les ressources financières consacrées à la formation du personnel et le nombre de jours par personne par catégorie d'emploi.

SOMMES CONSACRÉES À LA FORMATION ET AU PERFECTIONNEMENT SELON LE DOMAINE D'EXPERTISE[a]

DOMAINE D'EXPERTISE	2013-2014 ($)	2014-2015 ($)
Administration[b]	1 023 680	464 150
Informatique et bureautique	601 349	380 878
Transports	387 220	230 980
Génie	1 748 098	1 024 039
Formation à la tâche du personnel ouvrier	484 763	398 316
Santé et sécurité au travail	551 288	459 968
Communication	193 405	73 508
Habiletés de gestion	643 828	456 978
Autres (égalité en emploi, retraite, sécurité civile)	133 182	148 727
TOTAL	5 766 813	3 637 544

a Les coûts de formation excluent ceux engagés pour les étudiants et les stagiaires.
b Cette catégorie inclut notamment les activités de formation associées à la protection de l'intégrité des contrats publics.

ACTIVITÉS DE FORMATION ET DE PERFECTIONNEMENT PAR CATÉGORIE D'EMPLOI

	EFFECTIF MOYEN		COÛT DE LA FORMATION ($)		MOYENNE DE JOURS DE FORMATION PAR PERSONNE	
CATÉGORIE D'EMPLOI	2013-2014	2014-2015	2013-2014	2014-2015	2013-2014	2014-2015
Personnel d'encadrement	293	292	613 505	392 256	4,3	3,0
Professionnels	970	1 019	1 063 631	577 156	3,0	1,5
Ingénieurs	759	840	1 631 546	856 910	6,6	2,9
Techniciens des travaux publics	978	1 004	1 042 624	715 493	4,5	2,7
Personnel de soutien et technique	1 404	1 392	620 497	365 298	1,9	1,1
Ouvriers	1 940	1 898	795 010	730 431	2,1	1,8
TOTAL	6 344	6 445	5 766 813	3 637 544	3,2	1,9

NOMBRE DE DÉPARTS À LA RETRAITE PAR TERRITOIRE DE TRAVAIL, PERSONNEL RÉGULIER

TERRITOIRE DE TRAVAIL	2013-2014	2014-2015
Abitibi-Témiscamingue	12	5
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	15	17
Bureaux centraux Québec	51	39
Bureaux centraux Montréal	6	7
Capitale-Nationale	12	21
Chaudière-Appalaches	10	18
Côte-Nord	7	5
Estrie	6	12
Est-de-la-Montérégie	10	7
Île-de-Montréal	10	7
Laurentides-Lanaudière	14	7
Laval–Mille-Îles	6	4
Mauricie–Centre-du-Québec	11	7
Ouest-de-la-Montérégie	9	5
Outaouais	11	5
Saguenay–Lac-St-Jean–Chibougamau	9	5
TOTAL	199	171

NOMBRE DE DÉPARTS À LA RETRAITE PAR CATÉGORIE D'EMPLOI, PERSONNEL RÉGULIER

CATÉGORIE	2013-2014	2014-2015
Personnel d'encadrement	17	14
Ingénieurs	10	10
Professionnels	37	24
Techniciens des travaux publics	30	18
Personnel de soutien et technique	58	54
Ouvriers	47	51
TOTAL	199	171

En 2014-2015, le nombre de départs à la retraite correspond à 3,4 % de l'effectif, soit 171 départs pour 5 103 employés réguliers moyens.

LES BONIS AU RENDEMENT ACCORDÉS AU PERSONNEL D'ENCADREMENT EN 2014-2015

Le Ministère n'a versé aucun boni au rendement au personnel d'encadrement en 2014-2015.

2.2 LES RESSOURCES FINANCIÈRES

LES BUDGETS ET LES PROGRAMMES

Le budget de dépenses du Ministère couvre les dépenses courantes et la portion imputable à l'exercice en cours des investissements à long terme (amortissement). Pour l'exercice 2014-2015, il a été établi à 691,8 millions de dollars.

Quant au budget d'investissements, qui permet d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années (principalement des infrastructures autres que routières ainsi que des équipements et systèmes informatiques capitalisables), il totalise 80,7 millions de dollars. Ces sommes sont réparties entre les deux programmes courants de la façon suivante :

BUDGET, DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU MINISTÈRE (000 $)

PROGRAMMES RÉGULIERS	BUDGET	MONTANTS RÉELS RÉSULTATS		
Budget de dépenses	**2014-2015[a]**	**2014-2015[b]**	**2013-2014**	**2012-2013**
01 – Infrastructures et systèmes de transport	**622 209,8**	**595 921,4**	**630 383,6**	**625 185,2**
01 – Transport terrestre	504 016,8	472 590,0	508 088,4	502 519,7
02 – Transport maritime	95 089,9	95 132,6	95 274,5	96 052,5
03 – Transport aérien	10 489,8	16 601,3	14 986,8	14 326,4
04 – Commission des transports du Québec	12 613,3	11 597,5	12 033,9	12 286,6
02 – Administration et services corporatifs	**69 572,5**	**66 320,7**	**78 061,2**	**88 306,8**
01 – Direction	10 127,7	9 744,7	8 940,8	8 837,4
02 – Services corporatifs	52 143,9	49 592,7	62 739,2	66 693,5
03 – Planification, recherche et développement	7 300,9	6 983,3	6 381,2	12 775,9
TOTAL BUDGET DE DÉPENSES	691 782,3	662 242,1	708 444,8	713 492,0
Budget d'investissements				
01 – Infrastructures et systèmes de transport	**72 961,8**	**28 930,7**	**23 421,6**	**40 315,2**
01 – Transport terrestre	23 396,1	7 445,1	6 181,6	9 896,3
02 – Transport maritime	6 873,2	88,7	108,1	878,8
03 – Transport aérien	42 246,5	21 372,0	16 931,9	28 573,8
04 – Commission des transports du Québec	446,0	24,9	200,0	966,3
02 – Administration et services corporatifs	**7 787,3**	**3 702,1**	**5 835,2**	**5 265,1**
01 – Direction	32,0	12,8	15,5	0,1
02 – Services corporatifs	7 709,6	3 670,0	5 804,3	5 263,7
03 – Planification, recherche et développement	45,7	19,3	15,4	1,3
TOTAL BUDGET D'INVESTISSEMENTS	80 749,1	32 632,8	29 256,8	45 580,3

a Livres des crédits 2014-2015 ajustés selon les transferts budgétaires autorisés par la réglementation.
b Données préliminaires au 21 juillet 2015. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés suite aux travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

Notons que la Commission des transports du Québec, dont le budget est inclus dans celui du Ministère (programme 01, élément 04), présente un rapport annuel de gestion distinct.

LES PROGRAMMES SPÉCIAUX

Pour l'exercice 2014-2015, le Ministère a disposé d'une somme de 0,2 million de dollars pour la mise en place de programmes spéciaux. Cette somme provient d'une entente fédérale pour l'aide aux immobilisations aéroportuaires.

LE FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS

Pour l'exercice financier 2014-2015, le Fonds des réseaux de transport terrestre a reçu l'autorisation de réaliser, des investissements de 2 376,2 millions de dollars sur le réseau routier. Des contributions de 236,3 millions de dollars se sont ajoutées en cours d'exercice, ce qui porte les investissements totaux autorisés à 2 612,5 millions de dollars. Les résultats finaux font état des dépenses et des investissements totaux de 2 099,5 millions de dollars en incluant les contributions des partenaires.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS (000 $)

	RÉSULTATS[a]		
	2014-2015[b]	2013-2014	2012-2013
Axes routiers			
Conservation des chaussées	548 963,2	471 225,3	708 540,8
Conservation des structures supérieures	724 392,0	580 158,3	729 230,2
Conservation des structures locales	111 494,1	113 394,3	118 142,1
Amélioration du réseau routier	178 790,6	441 333,5	475 932,3
Développement du réseau routier	396 583,6	597 834,2	1 204 956,2
SOUS-TOTAL AXES ROUTIERS	1 960 223,5	2 203 945,6	3 236 801,6
Planification et frais généraux	139 304,2	142 683,5	117 821,2
TOTAL SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS	2 099 527,7	2 346 629,1	3 354 622,8
Capitalisé (axes routiers)	1 898 786,7	2 110 067,1	3 181 241,6
Fonctionnement (axes routiers, planification et frais généraux)	200 741,0	236 562,0	173 381,2

a Les données présentées aux résultats, n'incluent pas la dépense d'amortissement et le financement à long terme.
b Données préliminaires au 21 avril 2015, des ajustements sont susceptibles d'être apportés suite aux travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

Les coûts de ces investissements sont financés à même les revenus provenant des droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations, des taxes sur les carburants et des partenariats public-privé[4].

LE FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – AUTRES SECTEURS

La mission du Fonds des réseaux de transport terrestre porte également sur les activités d'entretien des routes visant leur maintien en état, l'aide au transport collectif, les activités des parcs routiers, l'aide aux municipalités dans le cadre des contributions des automobilistes au transport en commun et l'aide pour les réseaux de véhicules hors route. Le tableau suivant présente les sommes affectées à ces diverses activités.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – AUTRES SECTEURS (000 $)

	RÉSULTATS[a]		
Secteurs d'activité	2014-2015[b]	2013-2014[c]	2012-2013[c]
Entretien du réseau routier	471 528,5	433 141,4	332 242,4
Transport collectif	603 647,1	439 399,3	380 162,2
Parcs routiers	8 606,9	4 998,2	6 760,3
Contribution des automobilistes au transport en commun	81 569,9	81 351,8	79 241,0
Véhicules hors routes	22 757,9	17 252,4	12 765,1
TOTAL	1 188 110,3	976 143,1	811 171,0

a Les données présentées aux résultats, n'incluent pas la dépense d'amortissement et le financement à long terme.
b Données préliminaires au 21 avril 2015, des ajustements sont susceptibles d'être apportés suite aux travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.
c Une modification a été apportée aux informations financières de 2012-2013 et 2013-2014 puisque celles-ci incluaient les dépenses de financement à long terme.

Ces activités sont financées par les revenus provenant des droits d'immatriculation, des taxes sur les carburants, des partenariats public-privé, mais aussi par les contributions des automobilistes au transport en commun et les contributions des propriétaires de véhicules hors route pour l'aide aux réseaux de sentiers de motoneiges et de véhicules tout-terrain.

4. Pour obtenir plus de détails, le lecteur est invité à consulter la section 4.5 du présent rapport concernant la Politique de financement des services publics.

LE FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – ÉTAT DES RÉSULTATS

REVENUS ET DÉPENSES DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE (000 $)

	2014-2015[a]	2013-2014[b]	2012-2013[b]
Revenus			
Droit et permis			
Droit et permis — véhicules automobiles[c]	771 218,5	751 546,4	730 178,2
Droit et permis — conducteurs et chauffeurs	94 594,5	92 485,5	89 635,6
Contribution des automobilistes au transport en commun	81 764,1	80 903,5	79 025,1
Droit et permis — véhicules hors route	15 379,6	15 167,3	15 620,4
SOUS-TOTAL	962 956,7	940 102,7	914 459,3
Taxe sur les carburants	2 105 620,7	2 192 932,2	2 030 600,0
Contribution – gouvernement du Québec	151 388,3	(15 296,1)	(13 434,6)
Contribution – gouvernement du Canada	75 192,3	99 398,2	112 140,9
Contribution – autres partenaires	–	207,5	(434,8)
Partenariat routier	80 237,7	75 397,7	41 258,3
Parcs routiers	2 336,9	2 403,9	5 457,6
Autres revenus	178 783,1	13 438,8	7 894,1
TOTAL – REVENUS	3 556 515,7	3 308 584,9	3 097 940,8
Dépenses			
Réseau routier			
Rémunération	219 826,0	188 388,3	169 850,0
Amortissement	1 006 740,0	983 116,4	912 883,2
Fonctionnement	297 558,7	345 693,8	266 002,2
Créances douteuses	24,2	21,5	(1,1)
Subventions	100 441,1	79 195,3	42 016,6
Service de la dette	682 654,7	687 602,2	660 374,6
SOUS-TOTAL	2 307 244,7	2 284 017,5	2 051 125,5
Transport en commun			
Rémunération	3 670,2	3 788,8	2 617,0
Amortissement	246,0	271,5	202,6
Fonctionnement	812,5	875,9	590,7
Subventions	598 912,4	434 476,1	376 789,9
SOUS-TOTAL	603 641,1	439 412,3	380 200,2

a Données préliminaires au 23 juillet 2015, des ajustements sont susceptibles d'être apportés suite aux travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.
b Données redressées afin de tenir compte de la finalisation de l'application des Normes comptables pour le secteur public chapitre SP3410-Paiement de transferts.
c Excluant les revenus sur les droits d'immatriculation pour les véhicules hors route et la portion des revenus des droits perçus par la SAAQ pour financer le contrôle routier et une partie des dépenses relatives à la gestion de l'accès au réseau routier.

REVENUS ET DÉPENSES DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE (000 $) (*suite*)

	2014-2015[a]	2013-2014[b]	2012-2013[b]
Dépenses			
Contribution des automobilistes au transport en commun			
Subventions	82 138,9	81 351,8	79 241,0
Parcs routiers			
Rémunération	623,4	567,4	538,7
Amortissement	2 013,5	2 021,1	1 904,4
Fonctionnement	6 687,8	4 206,5	3 050,8
Subventions	128,7	209,1	171,2
Service de la dette	1 371,8	1 414,2	1 279,9
SOUS-TOTAL	10 825,2	8 418,3	6 945,0
Infrastructures en partenariat			
Rémunération	906,1	734,8	1 389,0
Amortissement	57 196,2	57 206,7	19 961,5
Fonctionnement	49 685,4	40 995,7	19 764,7
Créances douteuses	2 459,3	7 269,8	–
Service de la dette	60 580,6	61 358,0	31 661,8
SOUS-TOTAL	170 827,6	167 565,0	72 777,0
Véhicules hors route			
Rémunération	514,5	550,0	523,4
Amortissement	34,5	39,4	40,8
Fonctionnement	113,9	162,3	208,1
Subventions	22 094,2	16 502,5	12 000,6
SOUS-TOTAL	22 757,1	17 254,2	12 772,9
TOTAL – DÉPENSES	3 197 434,6	2 998 019 1	2 603 061,6
Surplus de l'exercice	359 081,1	310 565,8	494 879,2
SURPLUS ACCUMULÉ	2 389 489,8	2 030 408,7	1 719 842,9

a Données préliminaires au 23 juillet 2015, des ajustements sont susceptibles d'être apportés suite aux travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.
b Données redressées afin de tenir compte de la finalisation de l'application des Normes comptables pour le secteur public chapitre SP3410-Paiement de transferts.

LE FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Fonds de la sécurité routière a été constitué en vertu du paragraphe 1.1 de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports. Il est affecté exclusivement au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route. Le Fonds a été constitué le 3 septembre 2008 avec l'introduction du projet pilote d'utilisation de cinémomètres photographiques et de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges[5]. Pour l'instant, la seule mesure financée par le Fonds est l'achat, l'entretien et l'opération des appareils de contrôle automatisés. Le tableau suivant présente les budgets, dépenses et investissements des deux derniers exercices.

BUDGET, DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (000 $)

	BUDGET	MONTANTS RÉELS			
Budget des dépenses	2014-2015	2014-2015	Écart budget moins réels	2013-2014	2012-2013
Coordination et mise en œuvre	2 549,7	1 628,8	920,9	1 142,1	1 048,9
Activités policières	2 620,6	2 484,4	136,2	2 058,8	1 974,8
Ministère de la Justice et Directeur des poursuites criminelles et pénales	3 952,9	4 423,4	(470,5)	2 539,8	2 075,1
Exploitation et entretien des équipements et des sites	2 621,6	2 209,5	412,1	1 647,3	1 291,6
BUDGET DE DÉPENSES TOTAL	11 744,8	10 746,1	998,7	7 388,0	6 390,4
Budget d'investissements					
Évolution de la solution	–	–	–	214,0	3,8
Acquisition de nouveaux équipements	1 030,6	264,0	766,6	–	–
TOTAL	12 775,4	11 010,1	1 765,3	7 602,0	6 394,2

5. Afin de faciliter la lecture du document, l'expression « appareils de contrôle automatisé », est utilisée pour désigner globalement les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

L'exercice 2014-2015 montre une augmentation globale de près de 45 % des dépenses et des investissements par rapport à l'année précédente. Ceci s'explique principalement par une hausse substantielle du nombre de constats d'infraction émis, générant une augmentation des coûts pour le traitement des dossiers, autant au Centre de traitement de la preuve de la Sûreté du Québec qu'au Bureau des infractions et amendes du ministère de la Justice. De plus, le déploiement de 37 nouveaux appareils de contrôle automatisés dont la mise en service est prévue au cours de l'année 2015-2016 a entraîné certains coûts préliminaires.

Pour 2014-2015, les investissements prévisionnels visaient principalement des acquisitions de rehaussement des équipements actuels. Une partie importante de ces acquisitions a été remise à l'année suivante. Les dépenses réalisées en 2014-2015 respectent les prévisions établies.

LES REVENUS

Pour l'exercice 2014-2015, les revenus du Ministère versés au Fonds consolidé du revenu se chiffrent à 37,5 millions de dollars. Le tableau suivant établit une comparaison des revenus ministériels pour les trois dernières années financières.

REVENUS DU MINISTÈRE (000 $)[a]

	2014-2015[b]	2013-2014	2012-2013
Droits et permis	**33 238,0**	**32 117,0**	**30 638,6**
Droits d'immatriculation[c]	33 238,0	32 117,0	30 638,6
Revenus divers	**589,2**	**802,5**	**380,1**
Disposition de surplus	–	–	863,3
Vente de terrains et de bâtisses	(291,4)	296,1	(1 433,9)
Location de terrains et de bâtisses	667,0	255,8	729,9
Revenus divers (autres)	213,6	250,6	220,8
Intérêts et ristournes	**3,6**	**(0,7)**	**6,1**
Ristournes	2,5	(2,4)	3,1
Débiteurs	1,1	1,7	3,0
Amendes et confiscations	**833,9**	**423,4**	**748,1**
Alcofrein[c]	735,3	422,4	729,1
Autres[d]	98,6	1,0	19,0
Recouvrements	**2 566,1**	**7 362,1**	**7 729,8**
Dépenses sous forme d'indemnités[e]	118,9	(33,2)	(1,7)
Autres[f]	2 447,2	7 395,3	7 731,5
Transferts du gouvernement du Canada	**246,9**	**52,7**	**145,6**
Entretien de chemins fédéraux	246,9	52,7	145,6
REVENUS TOTAUX	37 477,7	40 757,0	39 648,3

a L'ensemble de ces sommes sont versées au Fonds consolidé du revenu.
b Données préliminaires au 21 juillet 2015, des ajustements sont susceptibles d'être apportés suite aux travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.
c Ces revenus sont perçus par la Société de l'assurance automobile du Québec pour le compte du Ministère.
d Il s'agit de sommes perçues en cas d'inexécutions ou de non-respect de contrats et frais facturés pour chèques retournés.
e Facturation des dommages causés à la propriété du Ministère.
f Les recouvrements découlent d'ajustements des dépenses pour des années antérieures.

Pour l'exercice 2014-2015, le Fonds des réseaux de transport terrestre a pour sa part enregistré des revenus de 3 556,5 millions de dollars provenant majoritairement de la taxe sur les carburants ainsi que des immatriculations et des permis de conduire. Ces sommes, présentées à l'état des résultats du Fonds des réseaux de transport terrestre, sont conservées et servent à couvrir les coûts du Fonds.

En 2014-2015, le Fonds de la sécurité routière a enregistré des revenus de 21,5 millions de dollars provenant principalement de l'émission des constats d'infraction et des frais administratifs afférents (frais d'émission des constats, frais de cour et frais d'exécution). Le tableau suivant en présente le détail :

REVENUS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (000 $)

	2014-2015	2013-2014	2012-2013
Constats d'infraction	14 847,4	10 668,2	6 819,7
Frais d'émission, de cour et d'exécution	6 521,1	4 683,1	3 413,9
Revenus d'intérêts	93,1	54,0	26,4
REVENUS TOTAUX	21 461,6	15 405,3	10 260,0

Pour l'année 2014-2015, on observe une augmentation de près de 40 % des revenus du Fonds comparativement à l'exercice précédent. Deux principaux facteurs expliquent cette hausse des revenus :

- Depuis septembre et octobre 2014, les appareils de contrôle automatisé mobiles ont surveillé huit sites supplémentaires où l'on observait des problématiques d'accidents, ce qui a généré davantage de constats d'infraction.
- Une augmentation du nombre de constats d'infraction détectés par des appareils de contrôle automatisé dans des zones de chantiers routiers a été observée. Rappelons que depuis 2011, au Québec, les montants des amendes sont doublés lorsque les infractions sont commises sur des chantiers routiers. Ces mesures de contrôle de la vitesse visent à protéger les travailleurs et les usagers.

LES MESURES DE RÉDUCTION DE DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER 2014-2015

L'article 59 de la Loi concernant principalement la mise en œuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 20 novembre 2012 (LQ 2013, c.016) prévoit que le ministre des Finances et le président du Conseil du trésor élaborent et proposent au Conseil du trésor des modalités selon lesquelles sont réduites les dépenses des organismes autres que budgétaires et celles des fonds spéciaux.

Une cible de réduction a été transmise aux organismes autres que budgétaires et aux fonds spéciaux pour l'exercice financier 2014-2015 équivalant à 2 % de la masse salariale et à 3 % des dépenses de fonctionnement.

En vertu de l'article 60 de la Loi concernant principalement la mise en œuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 20 novembre 2012, les ministères, en ce qui a trait à leurs fonds spéciaux, et les organismes concernés doivent rendre compte dans leur rapport annuel de la réduction de la masse salariale de leur organisation de même que de la réduction de leurs dépenses de fonctionnement.

MESURES DE RÉDUCTION DE DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER 2014-2015 – FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE (000 $)

NATURE DES DÉPENSES	CIBLE DE RÉDUCTION	RÉDUCTION RÉALISÉE
Dépenses de fonctionnement	14 500,0	14 500,0

MESURES DE RÉDUCTION DE DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER 2014-2015 – FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (000 $)

NATURE DES DÉPENSES	CIBLE DE RÉDUCTION	RÉDUCTION RÉALISÉE
Masse salariale	129,0	1 245,6
Dépenses de fonctionnement	225,8	2 750,5

Le Fonds anticipait initialement des dépenses pour le déploiement et les coûts d'opération liés à l'acquisition et à l'exploitation de 37 nouveaux appareils de contrôle automatisé. Ce sont ces prévisions budgétaires qui ont été utilisées pour établir les cibles de réduction des dépenses. Puisque le contrat d'acquisition et d'entretien des nouveaux appareils de contrôle automatisé ne s'est conclu qu'à la fin du mois de mars 2015, les dépenses prévues ne se sont pas concrétisées durant l'exercice.

2.3 LES RESSOURCES INFORMATIONNELLES

Les ressources informationnelles constituent un des moyens privilégiés par le Ministère pour soutenir sa mission, ses orientations stratégiques et son modèle d'affaires. Elles contribuent de manière considérable aux activités ministérielles et appuient la mise en œuvre des initiatives gouvernementales.

Pour 2014-2015, le budget était de 72,4 millions de dollars tandis que les dépenses et investissements réels ont été de 72 millions de dollars.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS ET RÉELS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES POUR 2014-2015

	DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS (000 $)	DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS RÉELS (000 $)	ÉCART (000 $)	EXPLICATION SOMMAIRE DES ÉCARTS
Total des activités d'encadrement	3 224	2 993	(231)	L'écart s'explique par un nombre moins élevé de ressources en encadrement que celui prévu initialement.
Total des activités de continuité	57 601	63 478	5 877	Globalement, le Ministère a respecté l'enveloppe prévue pour les activités de continuité et les projets, et ce, malgré des événements survenus en cours d'année qui ont nécessité la révision des priorités. Des ressources allouées initialement aux projets ont ainsi été consacrées aux activités de continuité.
Total des projets	11 585	5 481	(6 104)	
TOTAL	72 410	71 952	(458)	

LES PRINCIPAUX DOSSIERS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES

En 2014-2015, le Ministère a consacré d importants investissements en matière de ressources informationnelles afin d'amorcer, de poursuivre ou de terminer plusieurs dossiers de développement et d'amélioration de systèmes d'information ainsi que de rehaussement d'infrastructures technologiques. Soutenus par une vision d'ensemble et ciblés pour répondre spécifiquement aux objectifs stratégiques et opérationnels du Ministère, les projets en ressources informationnelles réalisés au cours de la dernière année ont permis :

- → de contribuer au gouvernement en ligne ;
- → d'exploiter de façon plus efficiente les réseaux de transport ;
- → d'optimiser les processus sous-jacents, pour les lignes d'affaires concernées ;
- → d'assurer la sécurité des transports ;
- → d'augmenter l'efficacité et l'efficience des ressources informationnelles.

Le tableau suivant présente l'état d'avancement des principaux investissements ayant eu cours en 2014-2015 et l'explication sommaire des écarts, s'il y a lieu.

LISTE ET ÉTAT D'AVANCEMENT DES PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES

LISTE DES INVESTISSEMENTS	AVANCEMENT (%)	RESSOURCES FINANCIÈRES PRÉVUES[a] ($)	RESSOURCES FINANCIÈRES UTILISÉES ($)	COMMENTAIRES
Itinéraire du Québec 511 Amélioration du site quant à l'information sur les itinéraires de déplacement.	100	58 600	54 600	Ce projet s'est terminé en cours d'année à un coût révisé à la baisse.
Modernisation du Centre intégré de gestion de la circulation Modernisation de l'automatisation, de la télésurveillance, de l'affichage, de l'enregistrement et de la diffusion d'information.	100	200 000	190 800	Ce projet s'est terminé en cours d'année à un coût révisé à la baisse.
Évolution du système Bordereau et demande de paiement 2012-2014[b] Amélioration du système de préparation des bordereaux et des demandes de paiement afin de fournir une vision globale des coûts liés aux projets d'infrastructures qui incluent ceux liés aux réclamations.	100	80 000	78 500	Ce projet s'est terminé en cours d'année à un coût révisé à la baisse.
Intégration d'intelligence d'affaires géolocalisée en sécurité routière[b] Mise en place d'outils et de fonctionnalités permettant d'exploiter les données informationnelles de façon géographique.	95	–	56 400	Ce projet a pu se poursuivre en 2014-2015.
Mise à niveau des postes de travail[b] Intégration de la nouvelle version du système d'exploitation et de la nouvelle suite bureautique, et réalisation de l'ensemble des activités constituant un préalable ou une dépendance forte avec le projet de mise à niveau des postes de travail pour l'ensemble du Ministère.	85	2 000 000	2 255 800	L'avancement du projet s'est effectué à un rythme plus rapide que prévu. Le coût autorisé du projet sera respecté.
Mise à niveau des postes – Projet connexe[b] (se référer à la description du projet de mise à niveau des postes de travail).	60	1 500 000	1 585 200	L'avancement du projet s'est effectué à un rythme plus rapide que prévu. Le coût autorisé du projet sera respecté.
Acquisition d'unités de stockage pour données massives[b] Modernisation des processus, mise à niveau d'équipements, acquisition et installation d'équipements d'emmagasinage de données par le Ministère afin de gérer efficacement la croissance du volume de données et l'utilisation plus fréquente de données massives et de répondre aux besoins grandissants des différentes directions territoriales.	80	75 000	62 300	La dépense réalisée n'a pas été aussi importante qu'anticipée. Ce projet se poursuit selon la portée et l'échéancier convenus.
Système de gestion de la sécurité des aéroports[b] Développement d'une application Web permettant de faciliter l'exploitation du système de gestion de la sécurité dans 13 des aérodromes du Ministère en assurant la gestion des intrants du système de surveillance de la sécurité et leur cheminement dans le processus décisionnel ministériel jusqu'à la mise en œuvre et l'évaluation des mesures correctives visant l'amélioration de la sécurité des opérations en milieu aéroportuaire.	60	240 000	87 500	La correction de certaines fonctionnalités par le fournisseur du logiciel a engendré du retard dans le projet. Une partie des travaux prévus a été reportée en conformité avec la planification du projet.

a Les coûts en ressources financières comprennent les services internes et externes, les acquisitions et la location de biens, et les frais connexes prévus au dépôt de la Programmation annuelle en ressources informationnelles 2014-2015. Les informations financières présentées se trouvent à la section « Projets » du Bilan annuel des réalisations en matière de ressources informationnelles du Ministère.

b Ce projet est publié au Tableau de bord des projets en ressources informationnelles du Secrétariat du Conseil du trésor.

LISTE ET ÉTAT D'AVANCEMENT DES PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES (*suite*)

LISTE DES INVESTISSEMENTS	AVANCEMENT (%)	RESSOURCES FINANCIÈRES PRÉVUES[a] ($)	RESSOURCES FINANCIÈRES UTILISÉES ($)	COMMENTAIRES
Module de planification stratégique du système Géorépertoire pour les structures[b] Ajustements apportés au module afin de mieux soutenir les directions territoriales du Ministère dans la préparation de la programmation des travaux sur les structures.	40	25 000	10 500	L'échéancier du projet ne s'est pas concrétisé au rythme prévu, compte tenu de la priorité accordée à d'autres travaux.
Consolidation des systèmes supportant les processus reliés aux contrats[b] Déploiement de solutions visant la consolidation et l'intégration de l'information relative aux contrats et la rapidité et l'efficacité des réponses fournies aux besoins d'information grandissants du Ministère.	40	176 600	22 900	L'échéancier du projet ne s'est pas concrétisé au rythme prévu, compte tenu de la priorité accordée à d'autres travaux.
Gestion des dossiers d'enquête[b] Amélioration de la gestion des dossiers d'enquête pour assurer une protection adéquate des renseignements personnels et confidentiels, uniformiser les façons de faire et assurer une reddition de comptes substantielle et structurée.	30	–	81 700 $	Ce projet a démarré en 2014-2015, en raison de la priorité qui lui a été attribuée.
Système de gestion des chaussées aéroportuaires[b] Développement d'un système de gestion qui permettra au Ministère, à partir de la collecte des données techniques sur l'état des chaussées aéroportuaires, d'effectuer des choix d'intervention optimisés (entretien, réhabilitation ou reconstruction) dans le but d'accroître la sécurité du milieu aéroportuaire des 27 aérodromes répartis dans 5 directions territoriales.	30	200 000	123 500	La dépense réalisée n'a pas été aussi importante qu'anticipée. Une partie des travaux prévus a été reportée.
Mise à jour du Plan de reprise informatique Mise en place des processus et des infrastructures requises dans le but de s'assurer que les services en TI pourront être relevés efficacement en cas de sinistre TI, et ce, afin de garantir la disponibilité des services essentiels du Ministère.	2	–	192 200	Ce projet a démarré en 2014-2015, en raison de la priorité qui lui a été attribuée.

a Les coûts en ressources financières comprennent les services internes et externes, les acquisitions et la location de biens, et les frais connexes prévus au dépôt de la Programmation annuelle en ressources informationnelles 2014-2015. Les informations financières présentées se trouvent à la section « Projets » du Bilan annuel des réalisations en matière de ressources informationnelles du Ministère.

b Ce projet est publié au Tableau de bord des projets en ressources informationnelles du Secrétariat du Conseil du trésor.

L'ACCESSIBILITÉ DU WEB

En mai 2011, le Conseil du trésor a adopté trois standards visant à accroître l'accessibilité du Web : site Web, document téléchargeable et contenu multimédia. Ces standards ont pour but de faciliter l'utilisation du Web par toute personne handicapée, quelles que soient ses limitations fonctionnelles. De plus, ils s'appliquent à l'ensemble des ministères et organismes.

En 2014-2015, le Ministère a poursuivi ses travaux pour répondre aux standards d'accessibilité. À ce sujet, il a accompli les réalisations suivantes :

- → la mise en ligne d'un nouveau site Web ministériel respectant une grande majorité des exigences des standards d'accessibilité ;
- → la mise en conformité « minimale » des applications Web ;
- → l'ajout de métadonnées et de sous-titres aux documents, de textes de remplacement sur les images et de transcriptions textuelles sur les vidéos ;
- → l'ajout de documents et de formulaires PDF accessibles au site Web du Ministère ;
- → l'amélioration des contenus, y compris des tableaux (simplification et structuration) afin de les rendre accessibles ;
- → la prise en compte de l'accessibilité dans le développement de nouveaux sites, composantes et applications Web ;
- → la vérification des contrastes de couleur.

Les services offerts aux citoyens

De plus, le Ministère offre un accompagnement personnalisé à tout usager du site Web qui en fait la demande. Celui-ci peut, par un simple appel téléphonique ou par courriel, adresser une requête au Ministère et recevoir l'appui nécessaire.

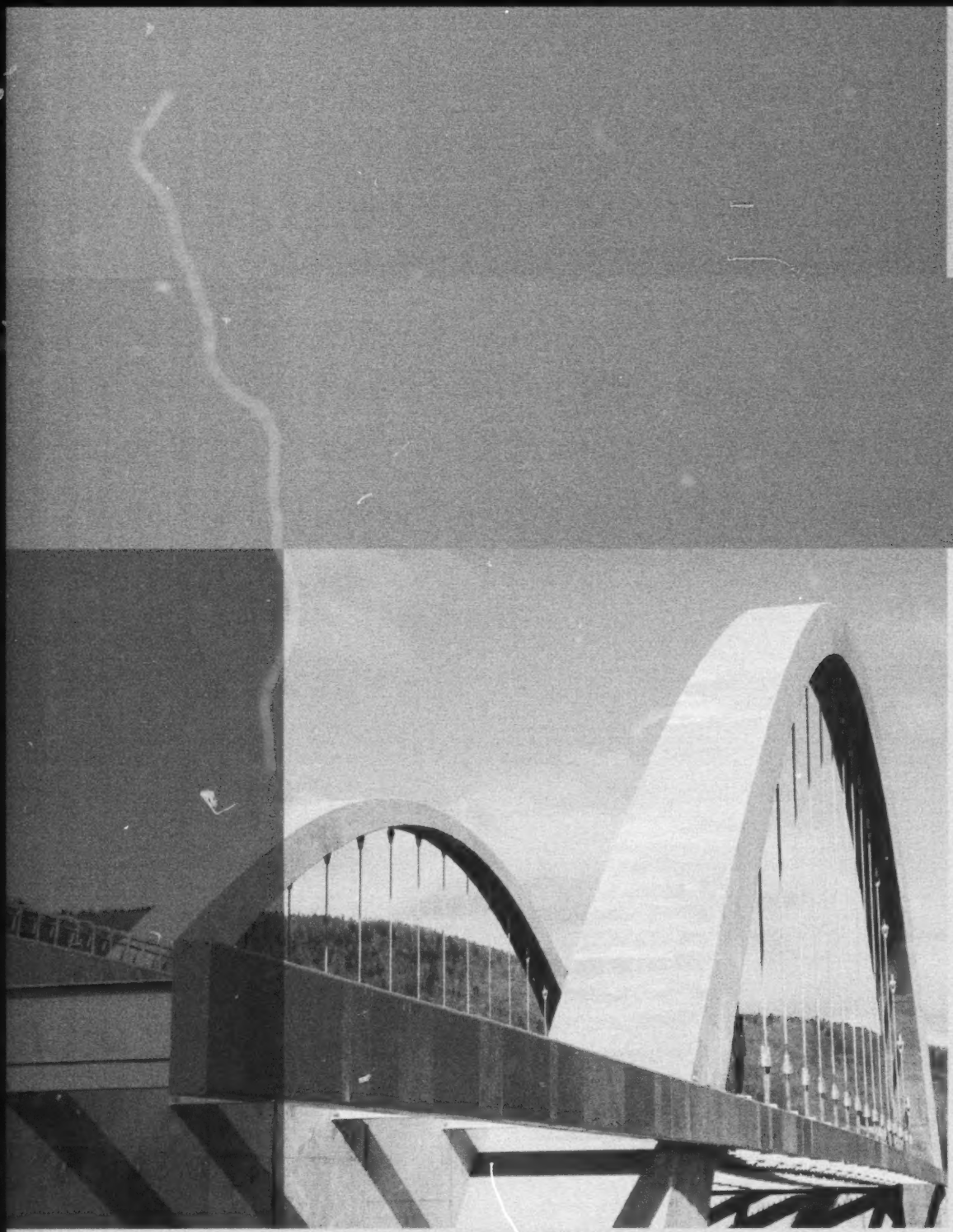
La formation du personnel

En 2014-2015, le personnel concerné par la diffusion de contenu accessible a bénéficié de formations spécifiques qui portaient notamment sur la création de documents accessibles avec l'outil InDesign.

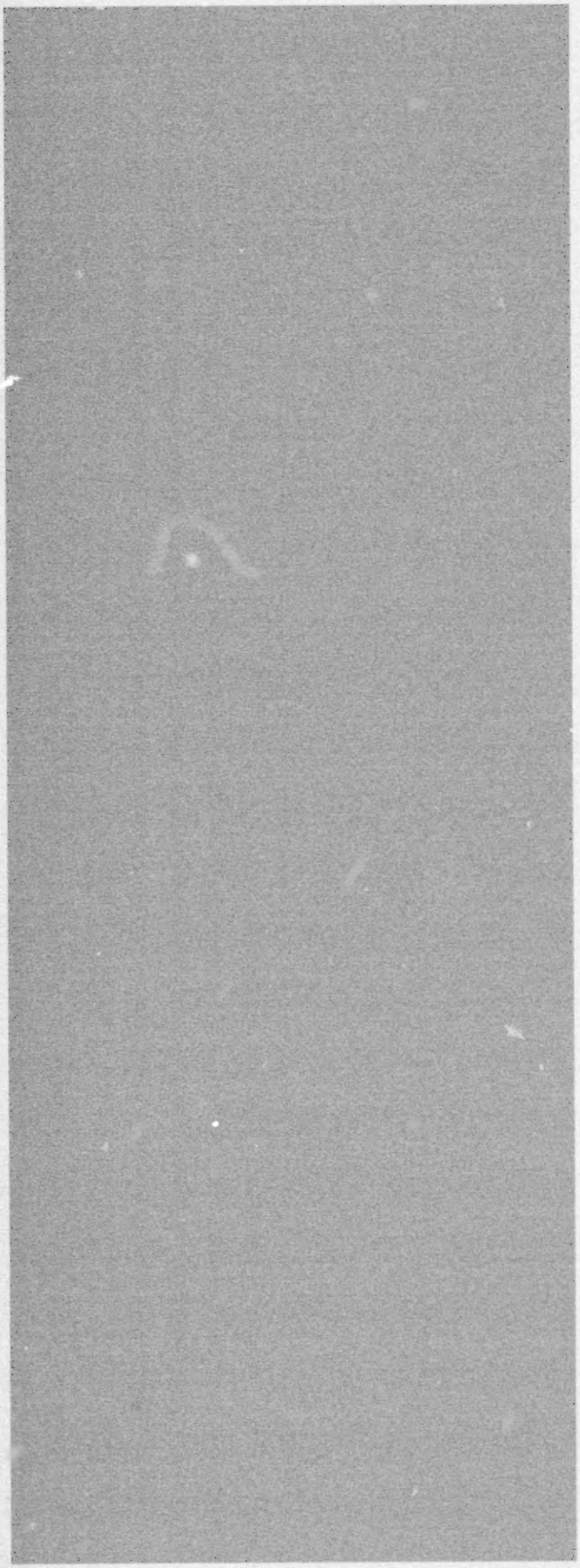
L'implantation de standards d'accessibilité

Le Ministère a réalisé, en 2014-2015, les actions suivantes relativement à l'implantation des standards d'accessibilité :

- → une offre de soutien par la Direction des communications et la Direction des technologies de l'information dans le cadre du développement ou de la mise à jour de certains sites et applications Web. À l'occasion, le personnel interne a effectué des vérifications afin de valider la conformité de certains éléments ;
- → la mise en place d'outils de vérification permettant d'assurer une plus grande conformité aux standards d'accessibilité (notamment l'outil de vérification d'accessibilité dans la suite bureautique et des postes de travail dotés de différentes technologies d'adaptation) ;
- → la mise à jour du Guide et de l'Aide-mémoire sur la création de documents Word accessibles et la diffusion de ces deux outils à tous les employés de la Direction des communications du Ministère.



PARTIE 3
LES RÉSULTATS



PARTIE 3

LES RÉSULTATS

La présente partie fait état des résultats découlant des actions menées par le Ministère au cours de l'exercice financier 2014-2015 relativement à son Plan stratégique 2013-2015 (y compris les actions de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016, sous la responsabilité du Ministère), à son Plan d'action de développement durable 2009-2015 et à sa Déclaration de services aux citoyens.

Afin d'améliorer la clarté et la concision du présent rapport, le Ministère a choisi d'intégrer les sections portant sur le Plan stratégique et sur le Plan d'action de développement durable. Dans le but de préserver l'intégralité de la structure stratégique de chacun de ces plans, des tableaux sommaires décrivant l'ensemble des indicateurs et des résultats sont d'abord présentés de façon distincte dans les deux sections suivantes.

En vue d'établir l'association entre les éléments de reddition de comptes présentés au rapport annuel et les documents d'orientation desquels ils découlent, le lecteur est invité à se référer à la légende qui suit :

PS — Plan stratégique 2013-2015

PADD — Plan d'action de développement durable 2009-2015

OVT — Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

3.1 LE SOMMAIRE DES RÉSULTATS DU PLAN STRATÉGIQUE

En février 2014, conformément à la Loi sur l'administration publique, le Ministère déposait son Plan stratégique 2013-2015 à l'Assemblée nationale. Les choix stratégiques effectués par le Ministère se fondent sur les piliers de l'action gouvernementale et les priorités qui y sont associées, notamment en matière d'intégrité, de renforcement de l'expertise de l'État, de saine gestion des fonds publics, d'amélioration des services offerts aux citoyens, de redressement de l'équilibre budgétaire et de dynamisme économique, le tout dans un souci de développement durable et de contribution à la vitalité et à l'occupation des territoires.

Ainsi, le Plan stratégique 2013-2015 s'appuie sur trois grandes orientations :

→ soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés ;

→ assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires ;

→ accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût.

Le tableau suivant fait la synthèse des résultats du Plan stratégique 2013-2015 pour l'année financière 2014-2015.

ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Orientation 1 : Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés

1er axe d'intervention : Planification et gestion intégrées des transports

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2014-2015	PAGE
	Achalandage (millions de déplacements)				
PS 1	• Transport collectif	604,9	605,9 préliminaire	–	61
	• Transport adapté	8,3	8,6 préliminaire		
	Âge moyen (ans)				
PS 2	• Autobus	7,1	7,6	≤8	63
	• Voiture de métro	41,5	42,5	≤40	
	• Trains de banlieue	10,8	11,8	≤14	
	Mesures incitatives à l'utilisation du transport collectif				
PS 3	• Voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus (km)	320 préliminaire	467,7	390	65
	• Places de stationnement incitatif (nombre)	35 600 préliminaire	39 070 préliminaire	42 500	
	Proportion de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice de rugosité international (%)				
PS 4	• Ensemble du réseau supérieur	79,0	79,9	78,4	69
	• Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	88,3	87,9	88,2	
	• Hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	75,3	76,7	74,5	
PS 5	Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état (%)	71,2	72,6	69,9	72

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2014-2015	PAGE
PS 6	Proportion des ponts du réseau municipal en bon état (%)	50,4	51,7	49,7	73
PS 7	Valeur des subventions engagées pour les projets de transport des marchandises (M$)				76
	• Ferroviaire	–	1,6	–	
	• Maritime	–	7,7		
	• Routier	4,7	3,2	–	
PS 8	État des projets routiers majeurs en cours de réalisation, par région	–	Voir la section correspondante	Mener à terme tous les projets annoncés, dans le respect des délais et des budgets	79
PS 9	Desserte aérienne et maritime des régions éloignées ou isolées				83
	• Indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières	104	98	100	
	• Nombre d'escales annuelles de navires offrant un service subventionné	12	12	12	
PS 10	• Taux de réalisation du réseau cyclable de la Route verte consolidée (%)	94	95	96	86
PS 11	Nombre de kilomètres de sentiers durables de véhicules hors route	Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	–	88
PS 12	Taux de satisfaction des usagers du Québec 511 Info Transports (%)	91	92	95	88

2e axe d'intervention : Électrification et changements climatiques

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2014-2015	PAGE
PS 13	Nombre et nature des projets d'électrification des transports				91
	• Taxis électriques, hybrides rechargeables et hybrides subventionnés	–	S. O.	175	
	• Véhicules électriques gouvernementaux en service	4	257	600	
	• Emplacements de recharge déployés sur le corridor Montréal-Québec	–	6	7	
	• Branchement à quai des navires de croisière (projets annoncés)	–	1	2	
	• Équipements subventionnés en transport routier, maritime, aérien ou ferroviaire	214	157	–	
	• Grands projets de transport collectif en planification	–	–	–	
PS 14	Réduction d'émissions de gaz à effet de serre en transport (kt)			Cibles gouvernementales en élaboration dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques	93
	• Transports collectif et alternatif	71	73		
	• Transport intermodal	125	123		
	• Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien	45	53		
	• Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises	130	159		
	• Réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	130	130		
PS 15	Nombre et nature des mesures d'adaptation aux impacts des changements climatiques				97
	• Soutien à la recherche en adaptation	2 chaires en activité et 4 projets terminés	2 chaires en activité et 6 projets terminés	3 chaires en activité et 5 projets terminés	
	• Révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures	Élaboration de la programmation des projets ou des initiatives		Cibles à préciser dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques	

Orientation 2 : Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

1er axe d'intervention : Sécurité routière

		RÉSULTATS		CIBLES	
INDICATEURS		2013-2014	2014-2015	2014-2015	PAGE
PS 16	Réduction de la moyenne triennale des décès et des blessés graves par rapport à la moyenne 2009-2011 (%)				109
	• Décès	-12	-22	-12	
	• Blessés graves	-12	-19	-12	
PS 17	Réduction de la moyenne biennale du nombre d'accidents mortels et graves en zones de travaux routiers par rapport à la moyenne 2011-2012 (%)	-35	-39	-12	110
PS 18	Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés	13	12	20/an en moyenne	111
PS 19	Nombre d'appareils de contrôle automatisé en fonction	15	15	51	111
PS 20	Taux de conformité de la présence du marquage sur les routes au printemps (%)	93	92	95	112
PS 21	Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année (%)	89,7	94	100	113

ENJEU 2 : LA PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS

Orientation 3 : Accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût

1er axe d'intervention : Expertise

		RÉSULTATS		CIBLES	
INDICATEURS		2013-2014	2014-2015	2014-2015	PAGE
PS 22	État d'avancement des travaux sur la création d'une agence des transports	–	–	Présentation du projet de loi	114
PS 23	Nombre d'employés embauchés (cumul des équivalents temps complet ajoutés depuis le 1er avril 2012)	462	581	612	114
PS 24	Formations associées :				115
	À l'expertise (nombre annuel de jours-personnes)	20 401	12 411	16 000	
	À l'éthique (nombre de formations et de participants)	28 et 1 102	34 et 1 115	40 et 800	
	À la protection de l'intégrité des contrats publics (nombre de participants)	2 013	961	1 500	

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2014-2015	PAGE
	Proportion des travaux réalisés par des ressources internes				
	• Surveillance des travaux routiers (% de la valeur des projets totaux)	21	36	22	
PS 25	• Préparation des projets (% de la valeur des projets totaux)	41	53	50	116
	• Inspections générales des structures (% de m2 total des structures inspectées)	57	66	60	
	• Inventaires liés à l'état du réseau routier (% des analyses de l'état du réseau)	98	97	98	

2e axe d'intervention : Façons de faire

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2014-2015	PAGE
PS 26	Proportion des projets routiers de plus de 5 millions de dollars réalisés selon la démarche ministérielle de gestion de projets (%)	35 % des projets identifiés ont été suivis par le Comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus	70 % des projets identifiés ont été suivis par le Comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus	60 %	118

3.2 LE SOMMAIRE DES RÉSULTATS DU PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE[6]

Le 31 mars 2009, le Ministère rendait public son Plan d'action de développement durable 2009-2013, conformément à la Loi sur le développement durable du Québec. Ce plan d'action constitue l'engagement explicite du Ministère à l'égard de l'atteinte des objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013, qui a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2014. Quant à la Stratégie de développement durable 2009-2013 du Ministère, elle n'a pas été renouvelée au-delà de son échéance.

En cohérence avec la stratégie gouvernementale, le Plan d'action a été révisé et prolongé jusqu'au 31 mars 2015. Il regroupe désormais 17 actions, 39 cibles et 37 indicateurs. Au 31 mars 2015, près de 70 % des 33 cibles qui fixaient un objectif précis avaient été atteintes, dont 61 % en respectant l'échéancier. Un sommaire des résultats obtenus est présenté dans cette section.

6. La Loi sur le développement durable précise à l'article 15 que « [...] chaque ministère, organisme et entreprise compris dans l'Administration identifie dans un document qu'il doit rendre public les objectifs particuliers qu'il entend poursuivre pour contribuer à la mise en œuvre progressive de la stratégie gouvernementale [...] ». Le ministère des Transports a rendu public son Plan d'action de développement durable 2009-2015, qui vise à contribuer à l'atteinte de huit des objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2015. Il est à noter que, conformément à l'article 17 de la Loi, les objectifs de la stratégie gouvernementale qui n'ont pas été retenus et les motifs à l'appui se trouvent à l'annexe C du Plan d'action de développement durable 2009-2015 du Ministère.

OBJECTIF 1 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : MIEUX FAIRE CONNAÎTRE LE CONCEPT ET LES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET FAVORISER LE PARTAGE DES EXPÉRIENCES ET DES COMPÉTENCES EN CETTE MATIÈRE AINSI QUE L'ASSIMILATION DES SAVOIRS ET SAVOIR-FAIRE QUI EN FACILITENT LA MISE EN ŒUVRE

Objectif ministériel 1.1 : Sensibiliser et former le personnel aux principes et aux applications du développement durable en transport

Action 1.1 : Mettre en œuvre des activités contribuant à la réalisation du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation des personnels de l'administration publique

		RÉSULTATS		CIBLES	
INDICATEURS		2013-2014	2014-2015	2009-2015	PAGE
PADD 1	Pourcentage du personnel joint par les activités de sensibilisation au développement durable	71	ND	80 % du personnel joint en 2011	117
PADD 2	Pourcentage du personnel ciblé ayant suivi une formation traitant minimalement des deux contenus de référence	–	–	50 % des personnels ciblés joints d'ici le 31 mars 2013	117

Objectif ministériel 1.2 : Intégrer les principes de développement durable dans les actions menées par le Ministère

Action 1.2 : Établir un processus formel de prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées par le Ministère

		RÉSULTATS		CIBLES	
INDICATEURS		2013-2014	2014-2015	2009-2015	PAGE
PADD 3	Adoption de la Directive identifiant les actions structurantes et confirmant la prise en compte des principes de développement durable	La Directive a été adoptée en janvier 2014	–	Adoption de la directive avant le 1er avril 2014	99
PADD 4	Pourcentage des actions structurantes menées par le Ministère ayant fait l'objet d'une prise en compte des principes de développement durable	–	73 %	100 % avant le 1er avril 2015	99

OBJECTIF 3 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : SOUTENIR LA RECHERCHE ET LES NOUVELLES PRATIQUES ET TECHNOLOGIES CONTRIBUANT AU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET EN MAXIMISER LES RETOMBÉES AU QUÉBEC

Objectif ministériel 2 : Stimuler la recherche et l'innovation favorisant le développement durable

Action 2.1 : Élaborer et mettre en œuvre un cadre ministériel pour la priorisation de la recherche et de l'innovation favorisant entre autres le développement durable

		RÉSULTATS		CIBLES	
INDICATEURS		2013-2014	2014-2015	2009-2015	PAGE
PADD 5	Nombre de projets de recherche présentant une forte composante en développement durable, démarrés dans l'année par rapport au nombre de projets démarrés inscrits dans la programmation de recherche annuelle	9 sur 14 (64 %)	3 sur 4 (75 %)	50 % du total des projets démarrés dans l'année présentent une forte composante en développement durable	98

OBJECTIF 4 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT ET LA PROMOTION D'UNE CULTURE DE LA PRÉVENTION ET ÉTABLIR DES CONDITIONS FAVORABLES À LA SANTÉ, À LA SÉCURITÉ ET À L'ENVIRONNEMENT

Objectif ministériel 3 : Assurer la sécurité des usagers

Action 3.1 : Publier et mettre en œuvre le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 – volet environnement routier

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2009-2015	PAGE
PADD 6a	Pourcentage des sommes investies en sécurité routière par rapport à 3 milliards de dollars (1 milliard par année sur 3 ans) (%)	–	–	100 % en 2011-2012	–
PADD 6b	Pourcentage du nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigé par rapport à 60 sites (20 sites par année sur 3 ans) (%)	–	–	100 % en 2011-2012	–
PADD 6c	Pourcentage combiné de réalisation des mesures adaptées aux problématiques régionales par rapport au total respectif de réalisation de chacune des mesures (%)	–	–	100 % en 2011-2012	–

Action 3.2 : Mettre en œuvre la Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises 2009-2014

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2009-2015	PAGE
PADD 7	Pourcentage de réalisation des actions prévues dans les plans d'action annuels (Politique transport des marchandises) (%)	94,4	–	80 % en 2013-2014	78

Action 3.3 : Mettre en œuvre le Plan de gestion de la sécurité des aéroports gérés par le Ministère

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2009-2015	PAGE
PADD 8	Pourcentage de réalisation des audits opérationnels (13 aérodromes)	81	100	100 % réalisé en 2013-2014	85
PADD 9	Pourcentage de réalisation de l'évaluation de la sécurité (13 aérodromes)	52	70	100 % réalisé en 2013-2014	85
PADD 10	Pourcentage de mise à jour de la Politique de la sécurité des aéroports	40	76	100 % réalisé en 2014-2015	85
PADD 11	Pourcentage de réalisation de l'examen et de l'audit du système (13 aérodromes)	5	45	100 % réalisé en 2014-2015	85

OBJECTIF 6 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : APPLIQUER DES MESURES DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET UNE POLITIQUE D'ACQUISITIONS ÉCORESPONSABLES AU SEIN DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX

Objectif ministériel 4 : Optimiser la prise en compte du développement durable et de l'environnement dans la gestion des produits, services et activités

Action 4.1 : Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable, notamment un système de gestion environnementale (SGE)

		RÉSULTATS		CIBLES	
INDICATEURS		2013-2014	2014-2015	2009-2015	PAGE
PADD 12	État d'avancement de la mise en œuvre d'un système de gestion environnementale (SGE) au Ministère (%)	100	–	SGE adopté d'ici à 2011	100
PADD 13	État d'avancement de la mise en œuvre de mesures ou d'activités contribuant à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale	13	13	Nombre de mesures ou d'activités mises en œuvre pour contribuer directement à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale	100
PADD 14	État d'avancement de la mise en œuvre de pratiques d'acquisition écoresponsables	17	17	Nombre des pratiques d'acquisitions écoresponsables	101

OBJECTIF 7 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : PROMOUVOIR LA RÉDUCTION DE LA QUANTITÉ D'ÉNERGIE ET DE RESSOURCES NATURELLES ET MATÉRIELLES UTILISÉES POUR LA PRODUCTION ET LA MISE EN MARCHÉ DE BIENS ET DE SERVICES

Objectif ministériel 5 : Favoriser une exploitation des infrastructures de transport dont l'impact est moindre sur l'environnement

Action 5.1 : Pratiquer la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles avant de procéder à leur élimination

		RÉSULTATS		CIBLES	
INDICATEURS		2013-2014	2014-2015	2009-2015	PAGE
PADD 15	État de réalisation (élaboration et publication) d'indicateurs et de cibles (%)	–	–	À établir d'ici à 2011	103, note 31
PADD 16a	Pourcentage d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux concassés (%)	56,1	67,6	25 % en 2013	103
PADD 16b	Pourcentage de granulats recyclés dans les infrastructures routières (%)	8,1	10,9	8 % en 2013	103
PADD 16c	Pourcentage de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée (%)	8,8	13,3	10 % en 2013	104
PADD 16d	Pourcentage de ponts acier-bois remplacés annuellement par des ponts d'un autre type (%)	42	41	25 % en 2013	105
PADD 16e	Quantité de rebuts métalliques recyclés annuellement par le Ministère (en tonnes métriques)	3 377	2 863	Quantité de rebuts métalliques recyclés	105

Objectif ministériel 6 : Assurer la pérennité des infrastructures par une amélioration de leur état

Action 6.1 : Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des chaussées

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2009-2015	PAGE
PADD 17	Pourcentage de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'IRI (%)				
	• Ensemble du réseau supérieur	79,0	79,9	72,0 % en 2011-2012	69
	• Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	88,3	87,9	84,0 % en 2011-2012	69
	• Hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	75,3	76,7	68,0 % en 2011-2012	69

Action 6.2 : Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des structures

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2009-2015	PAGE
PADD 18	Proportion des structures en bon état du réseau routier supérieur (%)	71,2	72,6	65,0 % en 2011-2012	72
PADD 19	Pourcentage des ponts du Ministère en bon état sur le réseau municipal (%)	50,4	51,7	45,3 % en 2011-2012	73

OBJECTIF 18 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : INTÉGRER LES IMPÉRATIFS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LES STRATÉGIES ET LES PLANS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAUX ET LOCAUX

Objectif ministériel 7.1 : Favoriser la concertation avec les principaux acteurs en matière d'aménagement et de développement du territoire

Action 7.1 : Mettre en œuvre les dispositions du Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement des acteurs du milieu municipal qui soutiennent le dynamisme territorial

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2009-2015	PAGE
PADD 20	Nombre de dispositions du Plan d'action gouvernemental appliquées, auxquelles participe le Ministère	–	–	Ensemble des dispositions appliquées d'ici à 2013	105

Objectif ministériel 7.2 : Contribuer à la mise en valeur des cadres de vie des usagers et des riverains des infrastructures de transport

Action 7.2 : Contribuer à la mise en œuvre de l'Agenda 21 de la culture du Québec (A21C) par l'Orientation sur l'intégration de l'art aux infrastructures du ministère des Transports du Québec

		RÉSULTATS		CIBLES	
INDICATEURS		2013-2014	2014-2015	2009-2015	PAGE
PADD 21	Pourcentage de réalisation (de l'élaboration à l'adoption) de l'Orientation sur l'intégration de l'art aux infrastructures du ministère des Transports du Québec	65	80	Adoption de l'Orientation sur l'intégration de l'art aux infrastructures du Ministère avant le 1er avril 2015	75

OBJECTIF 20 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : ASSURER L'ACCÈS AUX SERVICES DE BASE EN FONCTION DES RÉALITÉS RÉGIONALES ET LOCALES, DANS UN SOUCI D'ÉQUITÉ ET D'EFFICIENCE

Objectif ministériel 8 : Favoriser le transport collectif et actif

Action 8.1 : Mettre en œuvre les programmes prévus dans la Politique québécoise du transport collectif relevant du Ministère

		RÉSULTATS		CIBLES	
INDICATEURS		2013-2014	2014-2015	2009-2015	PAGE
PADD 22	Achalandage du transport en commun au Québec (millions de déplacements)	604,9	605,9 préliminaire	566,0 en 2011-2012	61
PADD 23	Achalandage du transport adapté (millions de déplacements)	8,3	8,6 préliminaire	6,8 en 2011-2012	61
PADD 24	Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif	3 initiatives : Infrastructure et équipement	–	Nombre total des initiatives incitant au transport actif, soutenues par le PAGMTAA	66
PADD 25	Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	14	14	130 en 2011-2012	93

OBJECTIF 22 DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : ASSURER LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ET DES RESSOURCES NATURELLES DANS LE RESPECT DE LA CAPACITÉ DE SUPPORT DES ÉCOSYSTÈMES

Objectif ministériel 9 : Assurer une planification intégrée pour l'optimisation des réseaux de transport

Action 9.1 : Élaborer et mettre en œuvre la Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030

		RÉSULTATS		CIBLES	
INDICATEURS		2013-2014	2014-2015	2009-2015	PAGE
PADD 26	Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la Vision 2030	85	85	100 % en 2010	106

Action 9.2 : Élaborer la stratégie et le plan d'action d'accompagnement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec dans une perspective de développement durable et en assurer le suivi

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2009-2015	PAGE
PADD 27	Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la Stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec	40	40	100 % en 2010	107
PADD 28	Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	–	–	Potentiel de réduction et d'évitement de 2010 à 2013	107

Action 9.3 : Élaborer et mettre en œuvre une politique québécoise sur l'intermodalité des transports

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2009-2015	PAGE
PADD 29	Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la Politique québécoise sur l'intermodalité des transports (%)	61	61	100 % en 2009	78
PADD 30	Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	–	–	Potentiel de réduction et d'évitement de 2010 à 2013	78

Objectif ministériel 10 : Contribuer à l'évitement et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par des mesures visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le secteur du transport des marchandises

Action 10.1 : Mettre en œuvre les actions d'évitement et de réduction inscrites dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 et les mesures d'efficacité énergétique inscrites dans la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 qui relèvent du Ministère et qui sont du domaine du transport des marchandises

INDICATEURS		RÉSULTATS 2013-2014	RÉSULTATS 2014-2015	CIBLES 2009-2015	PAGE
PADD 31	Quantité d'émissions de GES prévue dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 qui peut être potentiellement évitée et réduite et qui relève du Ministère (kt)	388	394	1 460 en 2011-2012	93

PS Plan stratégique 2013-2015
PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015
OVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

3.3 LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS

Cette section présente les résultats des actions menées au cours de l'exercice 2014-2015 en ce qui concerne à la fois le Plan stratégique 2013-2015 (y compris les actions de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016 sous la responsabilité du Ministère), le Plan d'action de développement durable 2009-2015, ainsi que la Déclaration de services aux citoyens.

ENJEU 1

LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

ORIENTATION 1
SOUTENIR DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EFFICACES, DIVERSIFIÉS ET INTÉGRÉS

AXE D'INTERVENTION 1
Planification et gestion intégrées des transports

OBJECTIF 1.1
Accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif

Pour le transport des personnes, des modes de transport collectif et alternatif au voiturage en solo (covoiturage, autopartage, vélo et marche, etc.) sont essentiels, notamment pour diminuer la congestion en milieu urbanisé, pour améliorer la sécurité routière et la santé publique ainsi que pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces modes de transport offrent en plus des solutions abordables et efficaces, qui facilitent l'accès aux lieux d'emploi, de services et de loisirs tout en favorisant de saines habitudes de vie.

OVT La Stratégie nationale de mobilité durable, dont la mise en œuvre a été annoncée le 10 février 2014, vise notamment à bonifier l'offre de services de transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois en plaçant l'usager au cœur des actions à entreprendre d'ici 2020.

Cette stratégie prévoit par ailleurs une approche intégrée du transport des personnes et de l'aménagement du territoire qui doit orienter le développement du transport collectif et du transport adapté, dans toutes les régions et pour toutes les clientèles, en plus de soutenir l'électrification du réseau. Le Ministère contribuera ainsi à réduire la congestion routière, la consommation d'énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre qui y sont associées grâce à des transports plus verts et à une mobilité des personnes répondant davantage aux principes du développement durable.

Le Ministère vise à accroître l'utilisation des transports collectif, alternatif et actif. Pour ce faire, une enveloppe d'investissement d'un montant de 734,1 millions de dollars, à la charge du Ministère, a été autorisée par le Conseil du trésor dans le cadre du Plan québécois des infrastructures afin de poursuivre la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements de transport collectif, là où les besoins sont prioritaires, et de façon cohérente, tout en privilégiant des véhicules plus écoénergétiques. Le Ministère a également soutenu en 2014-2015 :

- le transport adapté et l'accessibilité accrue des transports collectifs destinés aux personnes handicapées et à mobilité réduite ;
- la mise en place de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus, en particulier dans la région métropolitaine de Montréal, et ce, tant sur le réseau routier supérieur que sur le réseau municipal ;
- l'augmentation du nombre de places de stationnement comme mesure incitative pour le transport collectif, notamment aux abords des gares de train de banlieue et des terminus d'autobus dans la région métropolitaine de Montréal ;
- les initiatives visant à développer le covoiturage et l'autopartage ;
- l'étude et la mise de l'avant de stratégies de gestion de la demande qui doivent également contribuer à réduire la congestion routière.

L'ACHALANDAGE, L'ÂGE MOYEN DES VÉHICULES ET LES MESURES INCITATIVES À L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF

ACHALANDAGE (MILLIONS DE DÉPLACEMENTS)

PS 1 PADD 22 PADD 23 QVT

	2012-2013[a]	2013-2014[a]	2014-2015[b]	CIBLE
Transport collectif	597,5	604,9	605,9 préliminaire	À préciser avec la Stratégie nationale de mobilité durable[c]
Transport adapté	8,0	8,3	8,6 préliminaire	

a Il s'agit de l'achalandage réel des années civiles 2012 (2012-2013) et 2013 (2013-2014).
b Le résultat préliminaire a été établi à partir de données réelles et prévisionnelles (ou estimées) de l'année civile 2014.
c La bonification du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif pour 2014-2015 permet de viser un accroissement supplémentaire de 2 % de l'offre de transport collectif dès l'exercice prochain par rapport à l'année de référence, soit 2006. La Stratégie ne précise aucune cible de hausse de l'achalandage.

Commentaires :

TRANSPORT COLLECTIF

→ Sous l'impulsion de la Politique québécoise du transport collectif (2006-2011), l'offre de service en transport collectif en milieu urbain a bondi de 24,5 % de 2006 à 2011, alors que l'achalandage a augmenté de 11,5 %. La politique a donc atteint ses objectifs respectifs de hausse de l'offre de 16 % et de l'achalandage de 8 % prévus sur cinq ans. L'accroissement de l'achalandage s'est poursuivi en 2012, atteignant 597,5 millions de déplacements, soit un taux d'augmentation annuel de 2,2 % par rapport à 2011, ce qui est identique au taux annuel moyen des 5 années précédentes.

→ En 2013, l'achalandage du transport collectif au Québec a atteint 604,9 millions de déplacements, soit un taux d'augmentation de 1,3 % par rapport à l'année 2012. Pour l'année 2014, les données préliminaires prévoient 605,9 millions de déplacements, soit une faible hausse de 0,2 % comparativement à l'année 2013.

→ Concernant la performance des organismes de transport en commun en 2013, voici les faits saillants :

- De façon générale, les 9 sociétés de transport et l'Agence métropolitaine de transport ont atteint un achalandage total de 577,7 millions de déplacements, soit une hausse de 0,9 % par rapport à l'année 2012. Seulement 3 organismes ont connu des taux de croissance supérieurs à 1,0 % en 2013, soit la Société de transport de Laval (3,5 %), la Société de transport de Lévis (3,1 %) et le Réseau de transport de Longueuil (1,2 %). À l'inverse, la Société de transport de l'Outaouais a connu une baisse (-1,5 %), et ce, pour une deuxième année consécutive.
- L'ensemble des 26 organismes municipaux et intermunicipaux de transport ont cumulé 27,3 millions de déplacements, ce qui représente un taux d'augmentation de 8,6 % par rapport à l'année 2012, soit une hausse de 2,2 millions de déplacements. Il s'agit de la plus forte augmentation annuelle jamais enregistrée pour ces organismes. Deux de ces organismes, le Conseil intermunicipal de transport des Laurentides et le Conseil régional de transport de Lanaudière, représentent à eux seuls 45,5 % de l'achalandage, avec 12,4 millions de déplacements, soit une hausse de 1,0 million par rapport à 2012 (46,9 % de l'augmentation totale).

→ Sur la base des données préliminaires établies pour l'année 2014, voici les principales constatations :

- De façon globale, les données préliminaires montrent un achalandage total de 605,9 millions de déplacements en 2014, soit un faible taux de croissance de 0,2 % par rapport à l'année 2013.
- Pour les sociétés de transport et l'Agence métropolitaine de transport, le nombre de déplacements en 2014 s'élève à 578 millions, soit une hausse minime de 0,1 % par rapport aux données de 2013, ce qui constitue un ralentissement de la croissance de l'achalandage pour une troisième année consécutive. Les 4 organismes de la région montréalaise sont les seuls à avoir évité une baisse de leur achalandage, le taux d'augmentation global pour ceux-ci s'élevant à 0,2 % (soit 1,1 million de déplacements). Par rapport à l'année 2013, la Société de transport de Laval et l'Agence métropolitaine de transport ont donc connu une hausse de 0,9 %, la Société de transport de Montréal a obtenu un taux d'augmentation de 0,2 %, alors que le Réseau de transport de Longueuil a maintenu le même niveau d'achalandage. Les 6 autres sociétés ont connu des diminutions d'achalandage qui représentent globalement une baisse de 0,9 % (soit 0,8 million de déplacements). Les 3 organismes ayant connu les taux de décroissance les plus élevés sont la Société de transport du Saguenay (-2,8 %), la Société de transport de Trois-Rivières (-2,6 %) et la Société de transport de Sherbrooke (-2,4 %). Les 3 autres sociétés ont des taux de diminution inférieurs à 0,7 %. Toutefois, parmi celles-ci, la Société de transport de l'Outaouais connaît une baisse d'achalandage pour une troisième année consécutive.
- Les données préliminaires de 2014 applicables aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport indiquent un achalandage total de 27,9 millions de déplacements, en hausse de 2,4 % par rapport à 2013. Cette augmentation prévisible de 0,7 million de déplacements correspond à près de 70 % de la hausse totale pour l'ensemble des organismes en 2014. Il est à noter l'importance relative du Conseil régional de transport de Lanaudière et du Conseil intermunicipal de transport des Laurentides qui, en 2014, représentent 45,6 % de l'achalandage total des organismes municipaux et intermunicipaux avec 12,7 millions de déplacements, et 48,7 % de la hausse totale prévisible avec 0,3 million de déplacements additionnels.

TRANSPORT ADAPTÉ

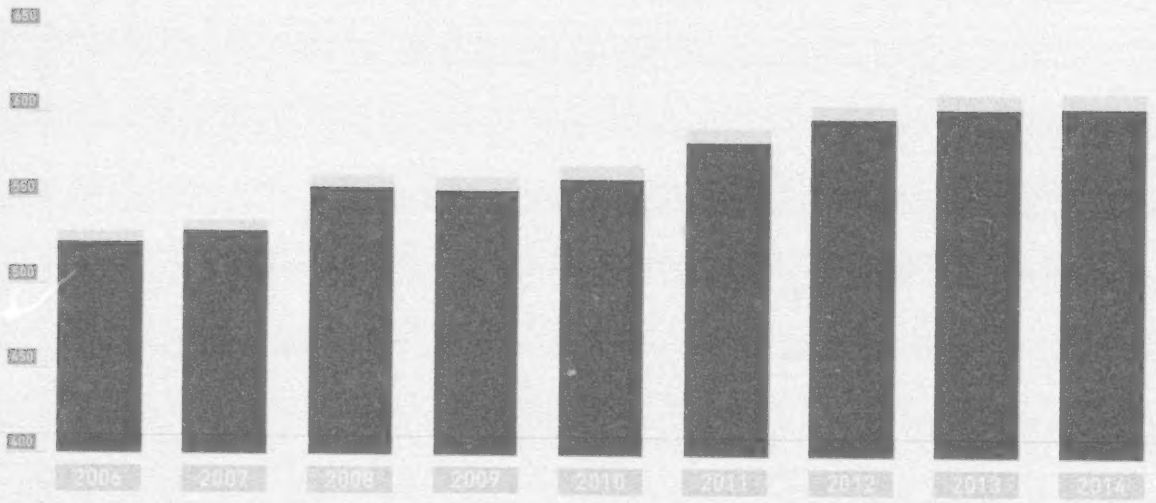
→ Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées a été mis en place en 1979. Depuis ce temps, 101 services de transport adapté ont été créés pour répondre aux besoins de la clientèle.

→ De plus, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale oblige les organismes responsables du transport et les municipalités à établir un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées sur le territoire desservi. Il est à noter que le transport adapté est un élément essentiel de l'intégration sociale, professionnelle et économique des personnes handicapées. Dans ce contexte, le Ministère prévoit que le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées entraînera une augmentation du nombre de municipalités participantes et, par conséquent, un accroissement possible du nombre de déplacements effectués.

→ Sur la base des données préliminaires établies pour l'année 2014, voici les principales constatations :

- en 2014, l'achalandage du transport adapté a atteint plus de 8,6 millions de déplacements, ce qui représente une hausse de 4,2 % par rapport aux données de l'année précédente ou de 39,9 % par rapport à 2006 ;
- en plus d'un montant rendu disponible de 89,7 millions de dollars, le Ministère vise une participation financière minimale du milieu municipal et des usagers.

ACHALANDAGE DU TRANSPORT EN COMMUN ET DU TRANSPORT ADAPTÉ



RÉSULTATS	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Transport en commun	524,1	530,6	556,6	555,2	562,2	584,6	597,5	604,9	605,9
Transport adapté	6,2	6,4	6,8	7,0	7,4	7,8	8,0	8,3	8,6
TOTAL	530,3	537,1	563,4	562,2	569,6	592,4	605,5	613,2	614,5

ÂGE MOYEN (ANS)

PS 2

OVT

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
Autobus	6,4	7,1	7,6	≤8
Voitures de métro	40,4	41,5	42,5	≤40
Trains de banlieue	16,6	10,8	11,8	≤14

Terminus Lagueux de la Société de Transport de Lévis, à Lévis (Secteur Saint-Étienne). Aménagement moderne avec stationnement incitatif.
Source : Photothèque du ministère des Transports du Québec.

Commentaires :

AUTOBUS

→ Selon les données disponibles en novembre 2014, l'âge moyen du parc d'autobus des sociétés de transport est de 7.6 ans, ce qui représente une hausse de 0,5 an par rapport à 2013. Depuis 2010-2011, l'âge moyen des autobus des sociétés de transport est inférieur à 8 ans.

→ L'âge moyen des autobus de la Société de transport de Montréal, qui représentent 47 % de l'ensemble des autobus au Québec, est passé de 5,7 ans en 2013 à 6,5 ans en 2014. Cela influence grandement le résultat atteint pour l'indicateur puisque 55 % de ses 1 722 autobus en circulation en novembre 2014 sont âgés de 5 ans et moins. Une seule autre société de transport possède en 2014 un parc d'autobus dont l'âge moyen est inférieur ou égal à 8 ans, et c'est la Société de transport de Lévis, avec un âge moyen de 4,6 ans, ce qui constitue, encore cette année, le plus jeune parc d'autobus de l'ensemble des 9 sociétés de transport en commun du Québec.

→ En 2014, 4 sociétés de transport possèdent un parc d'autobus dont l'âge moyen se situe entre 8 et 9 ans. Il s'agit du Réseau de transport de la Capitale (8,3 ans), de la Société de transport de Laval (8,4 ans), du Réseau de transport de Longueuil (8,7 ans) et de la Société de transport de l'Outaouais (9,0 ans).

→ Enfin, 3 sociétés de transport ont un parc âgé de plus de 9 ans, soit la Société de transport de Saguenay (10,5 ans), la Société de transport de Trois-Rivières (10,5 ans) et la Société de transport de Sherbrooke (10,6 ans).

VOITURES DE MÉTRO

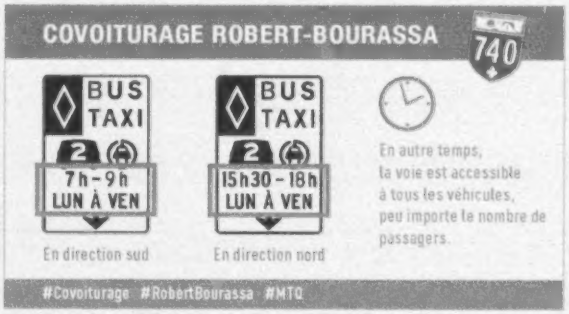
→ Le matériel roulant du métro de Montréal est constitué de 759 voitures, qui font partie de deux séries mises en service en 1966 (série MR-63) et de 1976 à 1979 (série MR-73). Six voitures sont actuellement hors d'usage. Les 336 voitures acquises en 1966 ont atteint la fin de leur durée de vie utile et doivent être remplacées. Par ailleurs, les besoins d'entretien s'amplifient.

→ Au 31 mars 2015, la fabrication des nouvelles voitures de métro « Azur » par le consortium Bombardier-Alstom est en cours. Aucune voiture n'a encore été mise en service à cette date. Ces nouvelles voitures permettront notamment de remplacer progressivement celles de la série MR-63 et de rajeunir le parc de façon importante.

TRAINS DE BANLIEUE

→ En 2014-2015, l'âge moyen des trains de banlieue est passé de 10,8 à 11,8 ans, ce qui s'explique par le vieillissement naturel du parc. L'ajout de 2 locomotives de 27 ans, seule modification apportée au parc depuis 2013-2014, n'a pas eu d'effet notable sur l'âge moyen.

LES MESURES INCITATIVES À L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF



Les voies réservées améliorent la fluidité des déplacements et contribuent à la décongestion des zones urbaines.

Le Ministère soutient la mise en place de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus, en particulier dans la région métropolitaine de Montréal, et ce, tant sur le réseau routier supérieur que sur le réseau municipal.

Les voies réservées augmentent la performance du transport collectif et son attractivité en réduisant le temps de déplacement des autobus. Elles favorisent également l'intermodalité en reliant différents moyens de transport collectif, comme le train de banlieue, les terminus d'autobus ou les stations de métro, en plus des stationnements incitatifs.

À court terme, les stationnements incitatifs et les voies réservées réduisent le nombre de véhicules sur les routes, ce qui améliore la fluidité des déplacements et contribue au décongestionnement des zones urbaines. Au cours de l'année 2013-2014, le gouvernement a approuvé un décret, applicable à l'ensemble des autorités organisatrices de transport du Québec, permettant le financement de voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus à caractère « permanent »[7], à la hauteur de 100 %.

7. Selon le décret 1005-2013, le taux de financement de ces projets passe de 75 à 100 % lorsque le coût total du projet est d'au plus 7 millions de dollars, que la subvention est accordée avant le 31 décembre 2015 et que l'organisme qui la reçoit s'engage à compléter le projet au plus tard le 31 décembre 2016.

PS 3 DVT

	2012-2013[a]	2013-2014[a]	2014-2015	CIBLE 2014-2015
Voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus (km)	260 préliminaire	320 préliminaire	467,7[b]	390
Places de stationnement incitatif (nombre)	36 300 préliminaire	35 600 préliminaire	39 070 préliminaire[a]	42 500

a Il s'agit de données compilées par le Ministère à partir des données publiées par l'Agence métropolitaine de transport et les sociétés de transport en commun. Celles-ci sont donc sujettes à réajustement. Les façons de comptabiliser la longueur des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus peuvent différer d'une société de transport en commun à l'autre. Les données officielles publiées par ces organismes sont privilégiées. Lorsqu'elles ne sont pas disponibles, ce sont les données provenant des derniers rapports d'exploitation transmis au Ministère qui sont utilisées. Ainsi, lorsque la donnée de 2013 n'était pas disponible pour une société de transport en commun, c'est la donnée de 2012 qui a été utilisée. D'ailleurs, l'état 2012-2013 concernant les voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus a été révisé par rapport à la valeur publiée dans le Plan stratégique 2013-2015, qui incluait des données de 2011 pour les sociétés de transport en commun dont les données de 2012 n'étaient pas disponibles au moment de son élaboration. Il est à noter que les mesures temporaires mises en place dans le cadre du partenariat Mobilité Montréal ne sont pas comptabilisées.

b Les données 2014-2015 concernant les voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus s'appuient sur un nouveau cadre méthodologique produit par le Ministère. Ce cadre méthodologique a permis d'uniformiser les définitions, concepts et méthodes de mesure. Les données transmises par l'Agence métropolitaine de transport et les sociétés de transport en commun respectent cette méthodologie. Il est possible que les informations diffusées sur le site Internet et dans les documents de ces organismes de transport concernant la longueur des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus diffèrent des données compilées par le Ministère. Cette différence s'explique par le fait que ces organismes utilisent leur propre méthodologie.

Commentaires :

→ En 2014, selon les données compilées par le Ministère, la longueur des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus dans l'ensemble du Québec a atteint 467,7 km, par rapport à 320 km l'année précédente. L'écart important par rapport au résultat de l'an dernier et à la cible découle de la nouvelle méthodologie de calcul de la longueur des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus utilisée pour la collecte des données 2014-2015. Ce nouveau cadre méthodologique a permis d'uniformiser les définitions, concepts et méthodes de mesure afin de fournir des données vérifiables.

→ En 2014, selon les données compilées par le Ministère, le nombre de places de stationnement incitatif dans l'ensemble du Québec est estimé à environ 39 070. La variation par rapport à 2013 provient principalement d'un ajout de places de stationnement exploité par l'Agence métropolitaine de transport, dont 2 521 places reliées à la ligne Mascouche mise en service en décembre 2014.

→ La cible de 42 500 places de stationnement incitatif n'a pas été atteinte. Auparavant, le nombre de places était estimé sur la base d'une planification. Or, en cours de réalisation des projets, il arrive que des contraintes physiques, environnementales, techniques ou budgétaires obligent à diminuer le nombre de places planifiées. Ainsi, en 2013 l'Agence métropolitaine de transport a effectué un inventaire complet de ses équipements ajustant à la baisse le nombre de stationnements incitatifs d'environ 1 100 places.

PS Plan stratégique 2013-2015

PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

LE TRANSPORT ALTERNATIF

Le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile comprend trois volets : le transport actif, les programmes-employeurs et la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile à l'échelle nationale. Ce programme a pris fin le 31 décembre 2012. Toutefois, en 2014-2015, le Ministère a effectué des versements pour des subventions accordées avant cette date.

NOMBRE ET NATURE DES INITIATIVES INCITANT AU TRANSPORT ACTIF[a]

PADD 24

	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Volet : transport actif							
Plans de mobilité active	–	4	5	7	4	–	–
Infrastructures et équipements	5	5	29	24	29	3	–
Activités de formation à l'intention des responsables municipaux	1	1	1	–	–	–	–
Activités d'éducation, de sensibilisation et de promotion des déplacements actifs auprès de la population	7	6	9	11	5	–	–
TOTAL	13	16	44	42	38	3	–

a Les projets sont comptés au cours de l'année durant laquelle le Ministère commence à les subventionner.

Commentaires :

→ En 2014-2015, une somme de 1,4 million de dollars a été versée dans le cadre du volet « transport actif » du Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile. Au 31 mars 2015, il reste 7,5 millions de dollars à verser dans le cadre de ce volet pour des projets autorisés, mais pas encore finalisés.

→ Au cours de l'exercice, 58 000 dollars ont été versés dans le cadre du volet « programmes-employeurs » alors que 61 000 dollars restent à verser au 31 mars 2015.

LA CONCERTATION EN MOBILITÉ DURABLE

LA PARTICIPATION À UNE ACTION CONCERTÉE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE, RÉGIONALE AINSI QU'À CELLE DES PORTES D'ENTRÉE ET DES GRANDS CORRIDORS DE TRANSPORT

Au cours de la période 2014-2015, de nombreuses rencontres de partenariats ont eu lieu. La question de la mobilité durable des personnes et de celle des marchandises y a été analysée. Pour appuyer la mobilité durable, l'importance de soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés a été mise de l'avant tout comme l'importance de la planification et de la gestion intégrées des transports.

La mobilité durable a été discutée, notamment à l'intérieur des partenariats suivants :

Conférences administratives régionales

Les Conférences administratives régionales ont abordé le sujet de la mobilité durable dans le cadre de discussions entourant la planification des transports, la préoccupation pour la valorisation et la mise en valeur du transport actif, la mission et la gouvernance de Mobilité Montréal, et le processus d'élaboration des Plans territoriaux de mobilité durable.

Mobilité Montréal

Mobilité Montréal vise à assurer une meilleure coordination des interventions planifiées dans la grande région de Montréal et à en limiter les conséquences sur le réseau routier en identifiant des mesures d'atténuation routières, notamment en transport collectif.

Le 2 septembre 2014, Mobilité Montréal a annoncé la mise en place de nouvelles mesures en transport collectif et la reconduction de mesures des années précédentes qui avaient montré leur efficacité. Parmi celles-ci figurent le maintien et l'ajout de places de stationnement, l'augmentation et le maintien de l'offre de service sur des lignes d'autobus et de trains, l'aménagement de voies réservées aux autobus ainsi que des mesures incitatives tarifaires à l'utilisation du transport en commun.

Plans territoriaux de mobilité durable

Dans le cadre de la réalisation des Plans territoriaux de mobilité durable, trois Tables ministérielles d'échanges sur ce sujet (dont une constituant des États généraux) ont été tenues au cours de l'exercice financier 2014-2015.

À l'issue de celles-ci, les directions territoriales du Ministère ont déposé une version préliminaire de ces Plans territoriaux de mobilité durable le 31 décembre 2014. Chacun d'eux inclut un diagnostic synthèse de la mobilité durable régionale, une vision, des enjeux, des orientations et des objectifs à long terme. Pour assurer la qualité du produit demandé, un comité interne d'évaluation a effectué l'examen des plans (y compris le Plan métropolitain de la mobilité durable) de janvier à mars 2015. Ces évaluations ont permis de confirmer que ce processus d'élaboration est sur la bonne voie afin de produire les versions finales.

Plan métropolitain de mobilité durable

Dans le cadre du Comité des partenaires métropolitains pour le suivi de la réalisation du Plan métropolitain de mobilité durable, deux réunions de partenaires ont été tenues afin de discuter de ce sujet durant la période 2014-2015. Le Ministère a présenté au Comité la démarche de réalisation du Plan métropolitain de mobilité durable, le plan de travail pour le diagnostic de la mobilité et les enjeux découlant des problématiques soulevées. De plus, huit enjeux, classés sous trois orientations, ont été définis relativement à la vision stratégique de la mobilité durable pour la région métropolitaine que le Ministère avait adoptée l'année précédente. Les partenaires métropolitains ont pu donner leur avis sur la vision et ces enjeux.

Au mois de décembre 2014, le Ministère a déposé une première version de son Plan métropolitain de mobilité durable. Au début de l'année 2015, celle-ci a fait l'objet d'une évaluation auprès d'un comité interne formé d'experts en planification dont le mandat est de veiller à la qualité de tous les plans territoriaux de mobilité durable en voie de réalisation au Ministère et d'assurer la cohérence entre ceux-ci.

Enfin, le Ministère a discuté avec ses partenaires métropolitains de l'offre de service de covoiturage de la région métropolitaine, de l'importance du vélo dans les déplacements et de la méthodologie d'identification et d'évaluation des grands corridors de déplacements.

PS Plan stratégique 2013-2015

PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015

SMT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

Forum de concertation sur le transport maritime

Le Forum de concertation sur le transport maritime a également abordé le sujet de la mobilité durable. Il a été question de l'application des nouveaux programmes d'aide du Fonds vert visant à favoriser l'efficacité énergétique et l'intermodalité.

Table québécoise de la sécurité routière

La Table québécoise de la sécurité routière a traité du thème de la mobilité durable lors des travaux du Groupe de travail sur les transports actifs, collectifs et alternatifs. L'apport intrinsèque du transport collectif à la sécurité routière faisait partie des sujets abordés.

Table de concertation de l'industrie du transport par taxi

Dans le cadre de la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi, la mobilité durable a été abordée à quelques reprises. Il a été question notamment de la Stratégie nationale de mobilité durable, de la Stratégie d'électrification des transports (y compris le projet de Mutuelle de taxis électriques) et du projet de rendre le parc de taxis universellement accessible. Dans cette optique, la Table constitue une occasion pour informer l'industrie du taxi et la clientèle de l'évolution du dossier au sein du Ministère.

OBJECTIF 1.2

Maintenir les infrastructures routières en bon état

Les usagers de la route profitent des investissements qui permettent d'assurer le bon état des chaussées et des structures. La sécurité et la qualité de vie des citoyens s'en trouvent ainsi améliorées, ainsi que l'efficacité des services de transport des personnes et des marchandises qui utilisent quotidiennement ces infrastructures.

Le maintien en bon état des chaussées et des structures représente plus de 70 % des 20,4 milliards de dollars qui seront investis sur le réseau routier dans le cadre du Plan québécois des infrastructures 2014-2024. La nouvelle approche, qui consiste à établir des priorités parmi les projets, vise à assurer le maintien de l'état optimal et sécuritaire du parc d'actifs tout en permettant un meilleur contrôle des coûts. Le Ministère peut ainsi assurer le renouvellement et le maintien des infrastructures en place dans le respect non seulement de la capacité collective des contribuables de payer, mais aussi de celle de l'industrie à réaliser l'ensemble des travaux qui bénéficient des investissements.

LES CHAUSSÉES

Véhicule de mesure de l'état des chaussées du ministère des Transports du Québec. Source : Ministère des Transports du Québec.

En 2014-2015, des investissements de près de 549 millions de dollars ont été consacrés à la conservation des chaussées. Ces sommes et leur utilisation dans la planification des travaux ont permis d'améliorer la qualité des chaussées sur l'ensemble du réseau.

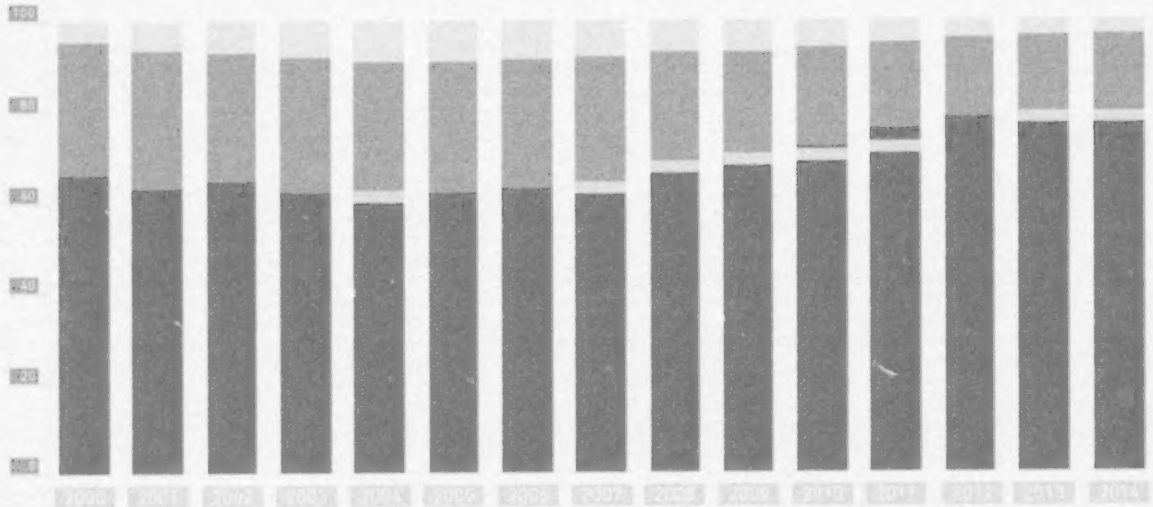
PROPORTION DE CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN BON ÉTAT (%)[a, b]

PS 4 PADD 17

	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
Ensemble du réseau supérieur	79,0	79,9	78,4
Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur[c]	88,3	87,9	88,2
Hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	75,3	76,7	74,5

a Selon l'indice de rugosité international portant sur le confort au roulement.
b Les résultats présentés sont calculés à partir des données concernant l'année civile.
c Le volet routier du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur est un sous-ensemble du réseau routier supérieur qui soutient les échanges commerciaux du Québec, en particulier avec le reste du Canada et les États-Unis.

ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bon état (%)	65,9	63,1	64,3	62,2	61,3	62,1	63,2	64,2	67,7	69,4	72,2	76,2	78,4	79,0	79,9
Déficience mineure (%)	29,5	30,4	28,8	29,9	29,7	28,8	28,6	27,7	25,5	23,8	22,0	19,1	17,9	17,4	16,9
Déficience majeure (%)	4,6	6,5	6,9	7,9	9,0	9,2	8,2	8,1	6,8	6,8	5,8	4,7	3,8	3,6	3,2
Cible en bon état (%)	–	–	–	–	61,0	–	–	63,0	67,7	69,0	70,0	72,0	–	78,4	78,4

PS Plan stratégique 2013-2015

PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

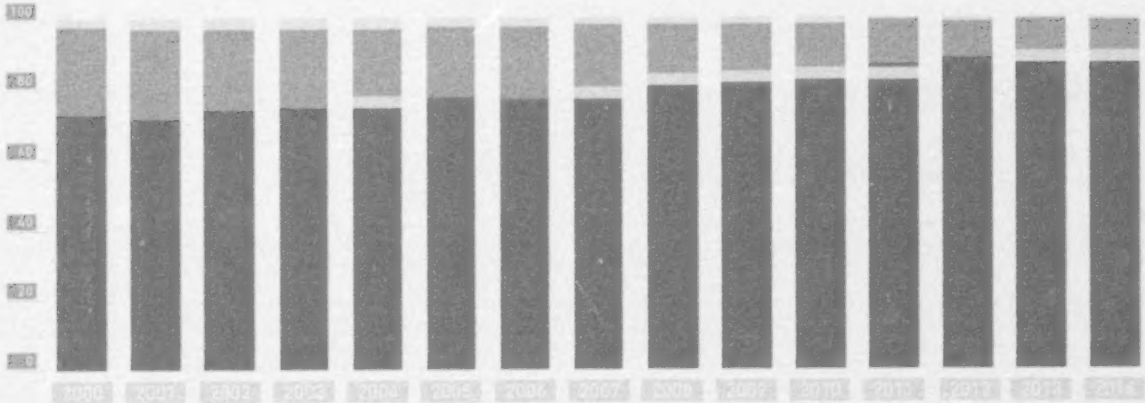
Commentaires :

→ En 2014, selon l'indice de rugosité international portant sur le confort au roulement, la chaussée était en bon état sur 79,9 % du réseau routier québécois. Cette proportion est la plus élevée depuis que l'indice est comptabilisé sur le réseau du Ministère, c'est-à-dire depuis 1999. Il s'agit d'une augmentation de 0,9 point de pourcentage par rapport à 2013.

→ Une chaussée en bon état présente un confort au roulement jugé acceptable pour une classe de route donnée. Le seuil d'acceptabilité a été fixé de façon à assurer confort et sécurité aux usagers selon la classe de la route

→ Une chaussée déficiente présente un confort au roulement jugé inapproprié. Cette déficience est jugée mineure ou majeure selon le degré de dégradation de la chaussée. De façon générale, une intervention de surface est suffisante pour corriger une déficience mineure alors qu'une intervention en profondeur est requise pour une déficience majeure.

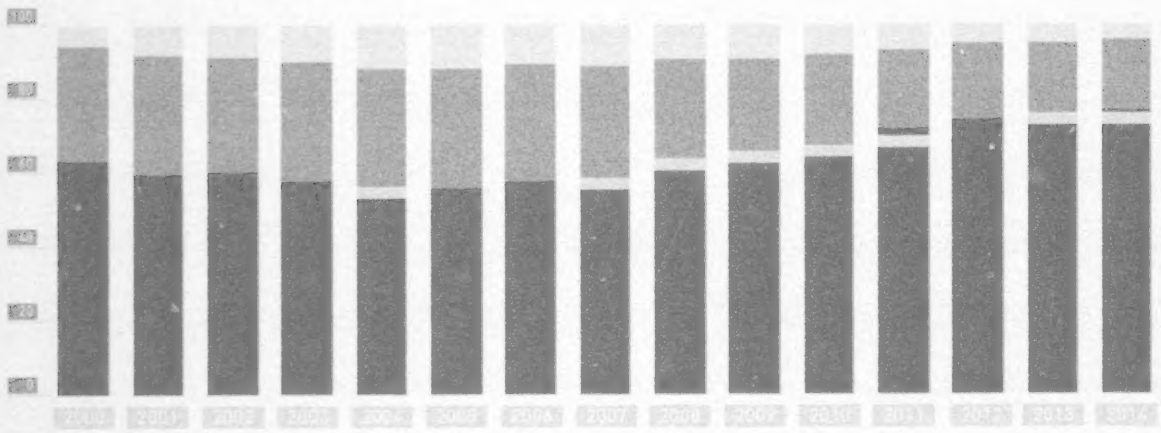
ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU STRATÉGIQUE EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bon état (%)	72,7	71,5	73,8	74,3	76,4	77,5	76,9	78,6	82,1	83,1	84,0	86,8	88,2	88,3	87,9
Déficience mineure (%)	24,8	25,4	23,2	22,4	20,8	19,8	20,6	19,4	16,3	15,3	14,4	12,3	10,8	10,8	11,2
Déficience majeure (%)	2,5	3,0	3,0	3,3	2,8	2,7	2,4	2,0	1,5	1,6	1,6	1,0	1,0	0,9	0,9
Cible en bon état (%)	–	–	–	–	76,0	–	–	78,0	82,1	83,0	83,5	84,0	–	88,2	88,2

→ Sur le Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, la proportion de chaussées en bon état a diminué de 0,4 point de pourcentage par rapport à 2013 pour s'établir à 87,9 %. La proportion de chaussées en condition de déficience majeure s'est maintenue à 0,9 % en 2014.

ÉTAT DES CHAUSSÉES HORS RÉSEAU STRATÉGIQUE EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bon état (%)	63,6	59,9	60,5	57,5	55,5	56,1	57,9	58,7	62,0	64,1	67,5	72,0	74,5	75,3	76,7
Déficience mineure (%)	31,1	32,2	31,0	32,8	33,1	32,2	31,7	31,0	29,1	27,1	25,1	21,8	20,7	20,0	19,2
Déficience majeure (%)	5,3	7,9	8,5	9,7	11,4	11,7	10,4	10,5	8,9	8,8	7,4	6,2	4,8	4,7	4,1
Cible en bon état (%)	–	–	–	–	55,0	–	–	57,0	62,0	64,0	66,0	68,0	–	74,5	74,5

→ Pour le réseau routier qui ne fait pas partie du Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, la proportion de chaussées en bon état se chiffrait à 76,7 % en 2014. Il s'agit d'une augmentation de 1,4 point de pourcentage par rapport à 2013.

→ Les routes dont la chaussée présente une déficience majeure représentent 4,1 % du réseau à l'extérieur du Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, soit une baisse de 0,6 point de pourcentage par rapport à l'année précédente.

LES STRUCTURES

Pont d'étagement de la route 132 au-dessus de l'autoroute 20, à La Pocatière. Mosaïque de terres agricoles et fleuve Saint-Laurent.
Source : Photothèque du ministère des Transports du Québec.

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend plus de 5 400 structures dont la longueur est de 4,5 m ou plus[8]. Près de 70 % de l'actif a été construit au cours des années 1960 à 1980. Puisque des travaux de réparation sont habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, les besoins d'entretien et de réparation sont considérables. En 2014-2015, des investissements de 724,4 millions de dollars[9] ont ainsi été consacrés à la mise aux normes des structures.

PROPORTION DES STRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN BON ÉTAT[a] (%)

PS 5 PADD 18

2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
69,9	71,2[b]	72,6	69,9

a Une structure en bon état ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.
b Les résultats présentés sont calculés à partir des données concernant l'année civile.

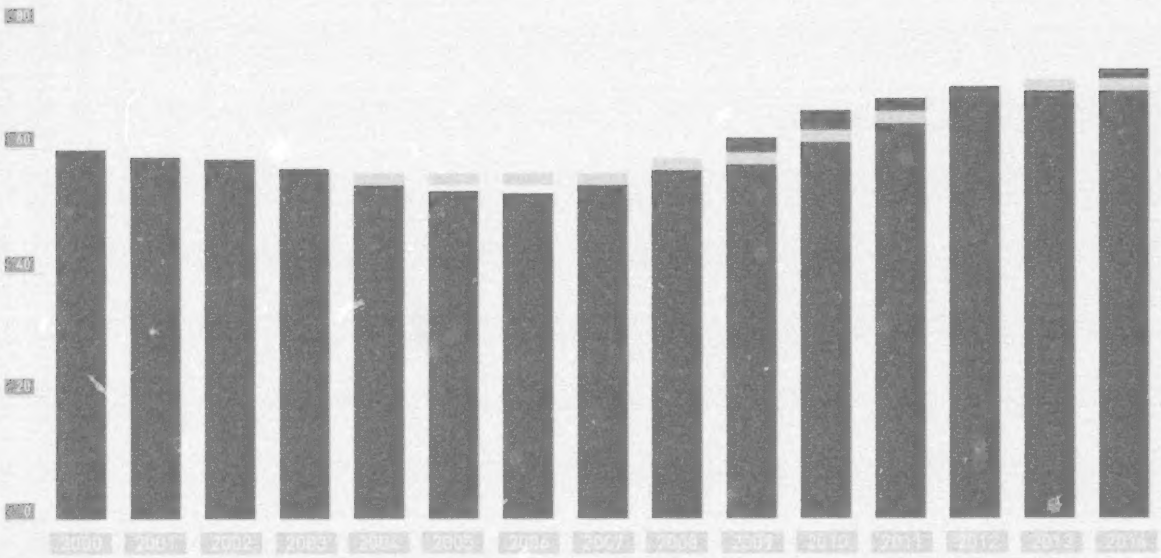
Commentaires :

→ Les résultats montrent que la remise en état du parc de structures amorcée en 2007-2008 s'est poursuivie activement au cours de l'année 2014-2015 sur le réseau supérieur.

→ La proportion des structures en bon état sur le réseau routier supérieur a augmenté de 1,4 % par rapport à l'année 2013-2014. Depuis 2008-2009, c'est une augmentation de près de 15 % du nombre de structures en bon état qui a été enregistrée.

8. Ces données ne comprennent pas les quelque 4 300 ponts municipaux dont l'entretien a été repris par le Ministère en janvier 2008. Leur état est présenté sous l'indicateur 6 du Plan stratégique, « Proportion des ponts du Ministère en bon état sur le réseau municipal ».

9. Ces investissements incluant la contribution des partenaires.



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bon état (%)	59,9	58,7	58,1	56,8	54,8	53,3	52,9	54,5	57,7	61,8	66,2	68,1	69,9	71,2	72,6
Cible en bon état (%)	–	–	–	–	55,0	55,0	55,0	55,0	57,5	58,2	61,6	65,0	–	69,9	69,9

LA GESTION DES PONTS SITUÉS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL

En janvier 2008, le Ministère a repris, par décret gouvernemental, la gestion de près de 4 300 ponts situés sur le réseau municipal. Au 1er avril 2008, 43 % des ponts étaient en bon état, tandis que plusieurs autres présentaient des pertes de fonctionnalité. Compte tenu de l'état de certains de ces ouvrages et afin de prolonger leur maintien en service, le Ministère y a limité la circulation.

Il arrive également que certains ponts soient interdits à la circulation lorsqu'on les démolit ou pendant la période nécessaire pour les réparer ou pour les remplacer. Ainsi, plus de 37 % des ponts sous la responsabilité du Ministère et situés sur le réseau municipal étaient touchés par cette mesure en 2014. En 2014-2015, des investissements de 111,5 millions de dollars[10] ont ainsi été consacrés aux ponts situés sur le réseau municipal.

PROPORTION DES PONTS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL EN BON ÉTAT[a, b] (%)

PS 6 PADD 19

2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
49,7	50,4	51,7	49,7

a Un pont en bon état ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.
b Les résultats présentés sont calculés à partir des données concernant l'année civile.

Commentaire :

→ Pour 2014-2015, le nombre de ponts en bon état sur le réseau municipal a connu une hausse de 1,3 point de pourcentage. Depuis 2008-2009, une augmentation de plus de 13 points de pourcentage du nombre de structures en bon état a été enregistrée.

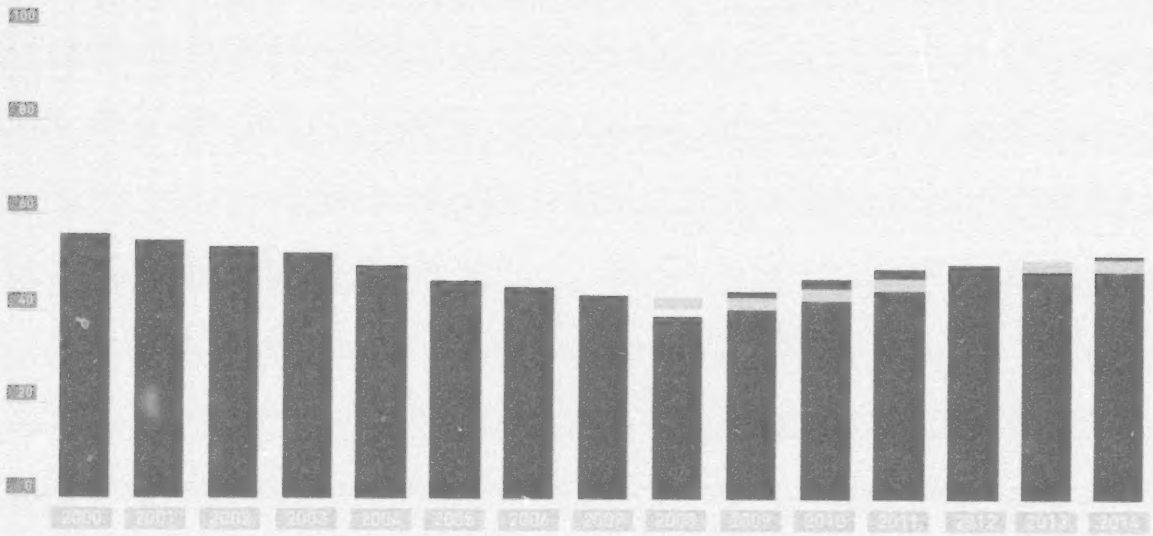
10. Ces investissements incluent la contribution des partenaires.

PS Plan stratégique 2013-2015

PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015

OVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

PROPORTION DES PONTS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL EN BON ÉTAT



RÉSULTATS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bon état (%)	55,8	54,2	53,1	51,6	49,3	46,1	44,8	43,0	38,6	43,8	46,6	48,7	49,7	50,4	51,7
Cible en bon état (%)	–	–	–	–	–	–	–	–	41,1	41,1	43,5	45,3	–	49,7	49,7

LA RÉVISION DES PROGRAMMES D'AIDE FINANCIÈRE À LA VOIRIE LOCALE

OVT Depuis le transfert de la gestion du réseau routier local aux municipalités, en 1993, le Ministère accorde une aide technique et financière au milieu local pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier, notamment par la mise en œuvre de trois programmes : le Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local, le Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal et le Programme d'aide à la réfection des ouvrages d'art municipaux. Le Ministère accorde aussi une aide à l'entretien des routes d'accès aux localités isolées.

En 2012, le Ministère a amorcé une réflexion afin de moderniser ces programmes qui nécessitaient certains ajustements (indexer les paramètres, revoir les axes d'intervention, etc.). Cette modernisation repose sur trois principes fondamentaux :

→ l'équité dans l'octroi de l'aide financière entre les multiples bénéficiaires ;

→ une reddition de comptes visant à assurer la saine gestion des fonds publics ;

→ un partenariat avec le monde municipal, dans lequel le Ministère joue un rôle d'accompagnateur en matière de mobilité et de sécurité routière.

Depuis la création en 2012 d'un volet intitulé « Plan d'intervention en infrastructures routières locales (comprenant le Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal) », 57 municipalités régionales de comté se sont vu accorder une aide financière.

En 2014-2015, le Ministère a poursuivi ses travaux de révision des programmes d'aide financière à la voirie locale. L'objectif premier de cette révision consiste à remettre en état les structures et les routes par une planification efficace et des travaux d'immobilisation ciblés.

L'introduction du nouveau volet intitulé « Accélération des investissements sur le réseau routier local », mis en place pour une seule année en 2014-2015, a permis quant à lui le financement d'une trentaine de projets.

L'INTÉGRATION DE L'ART AUX INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE

L'Orientation sur l'intégration de l'art aux infrastructures du ministère des Transports du Québec, actuellement en cours d'élaboration, propose des principes pour guider les intervenants du Ministère dans le traitement des demandes d'intégration de l'art aux infrastructures de transport, plus particulièrement celles qui ne sont pas assujetties à la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics, soit les routes, les ponts et les ponts d'étagement.

Cette orientation comporte six objectifs :

- → veiller au traitement adéquat des demandes ;
- → faciliter la planification et la préparation des interventions artistiques ;
- → améliorer l'intégration de l'infrastructure dans le milieu ;
- → contribuer à la mise en valeur et à l'enrichissement du cadre de vie ;
- → contribuer à la qualité des relations avec les partenaires du milieu ;
- → permettre à la population d'apprécier l'art public.

L'Orientation contribuera à l'atteinte de l'objectif 21 de l'Agenda 21 de la culture du Québec, qui vise notamment à « améliorer la qualité culturelle des cadres de vie par une mise en valeur judicieuse du patrimoine, une présence significative de l'art public, une architecture, un design et des paysages distinctifs ». À cette fin, le gouvernement a créé le « Chantier culture », qui se traduit par un engagement auquel sont soumis tous les ministères et organismes visés par la Loi sur le développement durable. Pour ce faire, le Ministère a ajouté à son Plan d'action de développement durable cette action qui contribue à l'atteinte d'un objectif de l'Agenda 21.

POURCENTAGE DE RÉALISATION (DE L'ÉLABORATION À L'ADOPTION) DE L'ORIENTATION SUR L'INTÉGRATION DE L'ART AUX INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE

PADD 21

2013-2014	2014-2015	CIBLE
65	80	Adoption de l'Orientation sur l'intégration de l'art aux infrastructures du Ministère avant le 1er avril 2015

Commentaires :

- → En 2014-2015, la validation de l'Orientation auprès des autorités du Ministère a été réalisée. Toutefois, cette étape a nécessité plusieurs ajustements et bonifications qui ont induit un report des étapes subséquentes, soit la consultation des partenaires externes et l'adoption finale de l'Orientation.
- → La consultation des partenaires externes a ensuite été amorcée. Elle prévoit de s'adresser au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, au ministère de la Culture et des Communications, à l'Union des municipalités du Québec et à la Fédération des municipalités du Québec.

OBJECTIF 1.3

Soutenir la complémentarité et l'efficacité des modes de transport des marchandises

Le train, au cœur du développement de l'intermodalité dans les transports. Source : Société de chemin de fer de la Gaspésie.

L'efficacité des déplacements liés aux échanges commerciaux entre le Québec et ses partenaires repose sur la qualité des infrastructures multimodales et routières du Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Il en va de même pour le commerce intraprovincial du Québec.

Des modes de transport variés et efficaces permettent aux expéditeurs de desservir des marchés toujours plus éloignés en fonction des avantages propres à chaque mode de transport et des créneaux qu'ils occupent tout en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le maintien de l'intégrité des infrastructures maritimes et ferroviaires, le développement de centres multimodaux performants, l'harmonisation des normes par la conclusion d'ententes avec les administrations voisines de même que l'utilisation des systèmes de transport intelligents sont essentiels pour optimiser les déplacements et, ainsi, assurer de façon sécuritaire, durable et à un coût avantageux, le transport des marchandises entre les diverses régions du Québec et vers les marchés extérieurs.

Des investissements viennent aussi améliorer la complémentarité et l'efficacité des différents modes de transport des marchandises, que ce soit par le développement du transport intermodal, par des mesures d'efficacité énergétique ou d'amélioration des procédés et des pratiques logistiques, par la conversion vers des sources d'énergie moins émettrices de gaz à effet de serre ou encore par la modernisation des équipements. Pour le secteur du camionnage et de la livraison, par exemple, il peut s'agir d'installer des équipements améliorant l'aérodynamisme des véhicules, d'acquérir des véhicules à propulsion hybride ou électrique, ou encore d'effectuer une conversion vers des énergies moins émettrices de gaz à effet de serre, comme le gaz naturel ou le biométhane. En plus d'être bénéfiques pour l'environnement et de réduire la dépendance au pétrole, ces investissements dans l'amélioration de l'efficacité énergétique permettent de réduire les coûts d'exploitation de chaque mode de transport.

LES SUBVENTIONS ENGAGÉES POUR LES PROJETS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

VALEUR DES SUBVENTIONS ENGAGÉES[11] POUR LES PROJETS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES (M$)

PS 7 OVT

	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Ferroviaire	7,3[a]	–	1,6
Maritime	3,6[a]	–	7,7
Routier	6,1[b]	4,7	3,2

a L'état 2012-2013 présente les montants engagés dans le cadre du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime — volet ferroviaire et maritime, et du Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire, qui se sont terminés respectivement le 31 décembre 2012 et le 31 mars 2013.

b L'état 2012-2013 présente les montants engagés dans le cadre du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime — volet routier, qui s'est terminé le 31 décembre 2012.

11. La subvention engagée correspond parfois à une somme maximale. Dans certains cas, l'aide financière totale versée peut être moindre que la subvention engagée si les critères à partir desquels cette dernière a été calculée ne sont pas atteints.

Commentaires :

→ En 2014-2015, plus de 8,0 millions ont été engagés dans le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire, soit plus de 7,2 millions pour le maritime et 0,8 million pour l'aérien (pour un projet qui concerne essentiellement le transport des personnes). Le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal a fait l'objet d'engagements de près de 2,1 millions, à savoir 1,6 million pour le ferroviaire et plus de 0,5 million pour le maritime.

→ Le Ministère, dans le cadre du Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage) a octroyé des aides financières pour un total de près de 3,2 millions de dollars en 2014-2015 afin de favoriser l'utilisation d'équipements et de technologies permettant la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises et pour des projets de démonstration et d'homologation d'une technologie.

LE MAINTIEN DE L'INTÉGRITÉ DES INFRASTRUCTURES MARITIMES ET FERROVIAIRES

OVT Le Ministère poursuit son intervention visant à favoriser le maintien de l'intégrité de certains réseaux ferroviaires et d'infrastructures maritimes dans un souci de sécurité, de compétitivité économique et de développement durable.

Société du chemin de fer de la Gaspésie

Une aide spéciale totalisant 27 millions de dollars a été annoncée en 2012-2013 pour assurer l'entretien et la réfection du réseau ferroviaire de la Société du chemin de fer de la Gaspésie. Elle comprend :

→ une subvention de 17 millions de dollars répartie sur deux ans visant à assurer l'entretien et la réhabilitation du lien ferroviaire entre Matapédia et Gaspé ;

→ une aide additionnelle de 10 millions de dollars visant spécifiquement des travaux entre Gaspé et Percé afin de permettre la mise en service d'un train touristique. Cette aide s'inscrit dans le cadre de la Stratégie d'intervention gouvernementale pour le développement de la région Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine ;

→ à la suite de ces annonces, le Ministère a versé un montant de 13 millions de dollars en 2013-2014 et de 2,8 millions de dollars en 2014-2015.

Le 2 mars 2015, le gouvernement du Québec a annoncé son intention d'acquérir les infrastructures de la Société du chemin de fer de la Gaspésie. La convention de vente d'actifs et d'exploitation intérimaire a été signée le 15 mai 2015. Le gouvernement deviendra ainsi propriétaire des infrastructures ferroviaires et de l'emprise entre Matapédia et Gaspé (325 km) pour un montant de 3,9 millions de dollars. Cet investissement assurera le maintien des services de transport ferroviaire en Gaspésie.

Chemin de fer Québec Central

Des dépenses et des investissements pour un montant de 1,8 million de dollars ont été réalisés en 2014-2015 afin de maintenir l'intégrité et la sécurité d'une partie du réseau du Chemin de fer Québec Central, propriété du Ministère.

Entente Canada-Québec

L'Entente Canada-Québec sur la réhabilitation des infrastructures ferroviaires des chemins de fer d'intérêt local est prolongée jusqu'au 31 décembre 2016[12]. Aucun versement n'a été effectué en 2014-2015 compte tenu du délai nécessaire à la signature de l'entente entre les deux parties.

Infrastructures maritimes du Nunavik

Une entente couvrant une période de 3 ans avec l'Administration régionale Kativik prévoit le versement d'une aide financière pour l'entretien courant et périodique des infrastructures maritimes du Nunavik de propriété municipale. Un montant de 120 600 dollars a été versé en 2013-2014. Des travaux ont été exécutés par l'Administration régionale Kativik en 2014-2015 et les versements seront effectués lorsque l'analyse des documents justificatifs sera terminée.

12. L'entente est rétroactive au 1er avril 2013 et les travaux doivent être terminés au plus tard le 31 mars 2015.

LA POLITIQUE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES 2009-2014

PADD 7

Afin de soutenir la croissance et la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises, le Ministère, en collaboration avec ses partenaires gouvernementaux, a rendu publique, en juin 2009, une politique ministérielle propre au transport routier des marchandises. Celle-ci est échue depuis le 31 mars 2014 et son renouvellement fait l'objet de travaux de réflexion.

La mise en œuvre de cette politique reposait sur un plan d'action annuel qui établissait les cibles à atteindre, favorisait la contribution des partenaires privés et gouvernementaux et la mettait en évidence. Elle tenait compte de la conjoncture changeante de cet environnement particulier. Les plans d'action visaient la réalisation de 80 % des actions prévues annuellement. La cible a été surpassée dès 2011-2012 et le taux de réalisation atteignait 94,4 % en 2013-2014.

LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE SUR L'INTERMODALITÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le Ministère prévoyait adopter une politique sur l'intermodalité du transport des marchandises afin d'accroître la complémentarité entre le transport routier et les modes ferroviaire, maritime et aérien pour l'établissement d'un véritable système de transport intermodal qui contribue au développement durable.

POURCENTAGE DE RÉALISATION (ÉLABORATION ET PUBLICATION) DE LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE SUR L'INTERMODALITÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

PADD 29

2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE
29	57	61	61	61	61	61	100 % de la Politique québécoise sur l'intermodalité des transports sera réalisée en 2009

Commentaires :

→ Le projet de politique a fait l'objet d'une consultation interministérielle en octobre 2009. Les commentaires recueillis par les ministères consultés ont été intégrés dans une deuxième version. Le projet de politique a été réactualisé à l'été 2010, mais demeure inactif depuis.

→ Par ailleurs, une vaste étude multimodale sur le transport des marchandises au Québec, en appui aux plans territoriaux de mobilité durable, a été réalisée d'août 2011 à mars 2013. Celle-ci a notamment évalué que le potentiel d'augmentation d'utilisation de l'intermodalité pour le transport des marchandises était relativement faible.

→ Considérant les éléments mentionnés ci-dessus, l'élaboration du projet de la Politique québécoise sur l'intermodalité du transport des marchandises est suspendue.

PADD 30

Puisque le calcul de la quantité de gaz à effet de serre qui peut être potentiellement évitée et réduite doit faire suite à la publication de la Politique québécoise sur l'intermodalité du transport des marchandises, aucune évaluation ne peut être réalisée pour 2014-2015.

OBJECTIF 1.4

Contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions

Terrassement près d'une coupe de roc.
Source : Photothèque du ministère des Transports du Québec.

LES PROJETS ROUTIERS MAJEURS

OVT

En 2014-2015, plusieurs projets routiers majeurs étaient en cours de réalisation à l'échelle du Québec. Ainsi, grâce à l'ensemble des investissements routiers consentis, la sécurité et la mobilité des personnes et des marchandises se sont vues renforcées sur l'ensemble du territoire québécois. L'accessibilité et la vitalité des régions en seront également accrues. À court terme, l'ampleur des investissements qui sont consacrés au réseau routier constitue un apport économique majeur et concret pour le Québec et contribue chaque année à la création et au maintien de milliers d'emplois. Le présent rapport décrit les principaux projets majeurs d'infrastructure publique en cours de réalisation.

ÉTAT DES PROJETS ROUTIERS MAJEURS EN RÉALISATION, PAR RÉGION

PS 8

CIBLE

Mener à terme tous les projets annoncés, dans le respect des délais et des budgets

***Principaux projets en réalisation assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique*[13]**

CHAUDIÈRE-APPALACHES

Relocalisation permanente de la route 112 à Thetford Mines

Amorcé en janvier 2011, le projet a pour objet la relocalisation permanente de la route 112 entre Thetford Mines et Saint-Joseph-de-Coleraine dans la région de la Chaudière-Appalaches à la suite d'un glissement de terrain survenu en 2009 sur la paroi d'une mine à ciel ouvert. Il consiste à construire un nouveau tronçon de route de 10,3 km selon les normes en vigueur pour une route nationale.

Le projet est divisé en cinq lots. Le lot 4 (pont) a été terminé en septembre 2014, alors que les lots 2 (urbain) et 3 (mine) ont débuté respectivement en septembre et octobre 2014. D'autres lots de travail sont également en cours de réalisation.

Le coût de réalisation du projet inscrit au Plan québécois des infrastructures 2015-2025 est de près de 110 millions de dollars. Ce montant correspond au budget inscrit au dossier d'affaires approuvé par le Conseil des ministres en juin 2014.

La mise en service de la route est planifiée pour l'automne 2015 et la fin du projet est programmée pour l'automne 2016, comme prévu au dossier d'affaires.

13. Lorsqu'un projet majeur est assujetti à la Directive, le ministère des Transports peut entreprendre les travaux après l'approbation du dossier d'affaires et de l'autorisation de l'amorce de la réalisation du projet par le Conseil des ministres.

PS Plan stratégique 2013-2015

PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

MONTRÉAL

Réaménagement du rond-point Dorval (composante routière)[14]

La composante routière du projet de réaménagement du rond-point Dorval consiste principalement à séparer les trafics locaux et autoroutiers par la création de liens directs entre les autoroutes 20 et 520, et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. L'accès au transport collectif et la sécurité des piétons et des cyclistes seront également améliorés.

Reconstruction de l'échangeur Turcot

Projet Turcot – Vue d'ensemble des aménagements proposés du secteur Pullman. Source : Ministère des Transports du Québec.

Le projet Turcot vise la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest, des tronçons des autoroutes 20, 720 et 15 qui s'y raccordent et le déplacement du corridor de transport de l'autoroute 20 et des voies ferroviaires vers le nord. Ces infrastructures ont plus de 45 ans et doivent être reconstruites.

La stratégie de réalisation du projet de reconstruction comprend deux volets : le volet 1, qui comprend les travaux préparatoires réalisés en mode traditionnel par le Ministère, ainsi que le volet 2 qui comprend la reconstruction des infrastructures principales réalisée en mode conception-construction.

Les travaux préparatoires en mode traditionnel (volet 1) ont débuté en juillet 2011 et devraient se terminer en 2017. Le contrat avec le consortium KPH Turcot (volet 2), a été signé le 27 février 2015. Les travaux en mode conception-construction ont débuté en mars 2015. La fin des travaux est prévue en septembre 2020.

Principaux projets en réalisation non assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique[15]

BAS-SAINT-LAURENT

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Notre-Dame-des-Neiges et entre le Bic et Mont-Joli

Le projet consiste à prolonger l'autoroute 20 en construisant une chaussée à deux voies contiguës, sur une distance de 69 km.

La phase I, qui consiste en la construction d'un tronçon d'autoroute d'une longueur de 45 km entre Le Bic et Mont-Joli, est terminée depuis 2008. La mise en service de la phase II, un tronçon de 24 km entre Cacouna et Notre-Dame-des-Neiges, est prévue pour l'automne 2015.

Réaménagement de la route 185 entre l'autoroute 20 et la frontière du Nouveau-Brunswick – Phases I et II

Le projet de réaménagement de la route 185 consiste en la construction de l'autoroute 85 à quatre voies sur deux chaussées séparées, sur une distance de 94 km. Ce projet a été scindé en trois phases, dont seules les deux premières sont inscrites au Plan québécois des infrastructures dans la catégorie des projets en cours de réalisation.

Les quatre tronçons de la phase I ont été mis en service entre 2002 et 2011 ; 25,5 km d'autoroute de la seconde phase ont été mis en service en 2013 et en 2014, et le dernier tronçon de 7,5 km d'autoroute devrait être mis en service à l'automne 2015.

CAPITALE-NATIONALE

Autoroute Dufferin-Montmorency – Phases III à VIII

Le projet consiste en la réfection des structures de l'autoroute 440 (Dufferin-Montmorency) à Québec, y compris notamment la réfection de la structure surélevée, qui comporte 15 ponts d'étagement, un pont sur rivière et deux murs de soutènement, la reconstruction de la chaussée des approches, de l'éclairage routier et des systèmes d'avertissement de brouillard, le remplacement de la supersignalisation, l'ajout de caméras de circulation et l'aménagement des abords.

14. En novembre 2011, il a été décidé de scinder le projet en deux et d'assujettir sa poursuite à la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, remplacée depuis février 2014 par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Les travaux de la composante routière étant avancés, leur poursuite a été autorisée bien qu'un dossier d'affaires n'ait pas été finalisé.

15. Tout projet majeur autorisé par le ministre et en cours de réalisation avant l'application de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

Réaménagement de l'échangeur Charest et Robert-Bourassa

Le projet consiste à reconstruire l'échangeur de l'autoroute 440 (Charest) et de l'autoroute 740 (Robert-Bourassa) dans la ville de Québec. Les travaux incluent le remplacement des ponts d'étagement, de la chaussée, du drainage, de l'éclairage, des feux de circulation, de la supersignalisation, des systèmes de transport intelligent et des aménagements des abords routiers.

Les voies réservées aux autobus ont été mises en service en novembre 2013 et celles pour le covoiturage, en septembre 2014. Des travaux d'aménagement paysager et quelques correctifs mineurs seront réalisés en 2015.

CHAUDIÈRE-APPALACHES

Doublement de l'autoroute 73 entre Sainte-Marie et Saint-Joseph – Phase II

Le projet consiste à construire la deuxième chaussée de l'autoroute 73 sur une distance totale de 28,9 km entre les villes de Sainte-Marie et de Saint-Joseph-de-Beauce. Ce projet inclut la construction de 12 structures.

La mise en service de trois des cinq tronçons d'autoroute a été effectuée en 2011, 2013 et 2014. L'ensemble des travaux d'élargissement devrait être parachevé à l'automne 2015.

Prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges

Le projet consiste à prolonger l'autoroute 73 sur une distance totale de 17,7 km entre Beauceville et la route 204 à Saint-Georges. Ce projet inclut la construction de 29 structures et l'aménagement de deux nouveaux échangeurs, soit celui de la route des Pins à Notre-Dame-des-Pins et celui de la 74e Rue à Saint-Georges.

La mise en service d'un tronçon d'autoroute, entre la 74e Rue et la route 204 à Saint-Georges, a été effectuée en 2013. Les travaux sur le tronçon Beauceville–Notre-Dame-des-Pins se sont poursuivis en 2014.

ESTRIE

Contournement de Sherbrooke par le sud (autoroute 410) – Phase I

La phase I consiste à prolonger l'autoroute 410 jusqu'à l'intersection des routes 108 et 143 dans l'arrondissement de Lennoxville, soit sur une distance de 8 km.

En novembre 2014, un tronçon d'autoroute a été ouvert à la circulation jusqu'au chemin Belvédère. Les travaux concernant le tronçon entre le chemin Belvédère et les routes 108 et 143 ont débuté et devraient être parachevés à la fin de l'année 2015, finalisant ainsi la phase I de ce projet.

MONTÉRÉGIE

Prolongement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine – Phases I et II

Le prolongement de l'autoroute 35 consiste en la construction de 38 km d'autoroute reliant Saint-Jean-sur-Richelieu à la frontière américaine. Les phases I et II correspondent au tronçon de 25 km situé entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la route 133 à Saint-Sébastien.

Ces deux phases sont ouvertes à la circulation depuis octobre 2014, à l'exception de l'échangeur Saint-Alexandre. Le ministère des Transports est en attente d'une décision du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques concernant sa localisation, pour finaliser les travaux.

Échangeur entre les autoroutes 20 et 25 et la route 132 à Longueuil

Cette deuxième phase du projet de réaménagement de l'échangeur inclut la reconstruction de la chaussée en béton sur les autoroutes 20 et 25 entre l'échangeur et la sortie 91 (boulevard Industriel) plus à l'est. Le projet comprend la reconstruction complète de trois ponts d'étagement, ainsi que celle d'infrastructures connexes (drainage, éclairage, signalisation, systèmes de transport intelligents , etc.).

Des travaux d'aménagement paysager et de systèmes de transport intelligents ont été réalisés en 2014.

PS Plan stratégique 2013-2015
PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015
SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

MONTRÉAL

Réaménagement de l'échangeur Décarie en direction nord

Le réaménagement vise à améliorer la sécurité et la fonctionnalité de l'échangeur, à réduire la congestion sur l'autoroute 40 en direction ouest et sur l'autoroute Décarie en direction nord, à favoriser le transport collectif et à améliorer les liens entre le réseau routier municipal et le réseau autoroutier.

Les principales interventions ont été complétées à l'automne 2014. Des interventions mineures seront réalisées en 2015, dont les derniers aménagements paysagers.

OUTAOUAIS

Prolongement de l'autoroute 5

Le projet consiste au prolongement de l'autoroute 5 sur une distance d'environ 10 km (en trois tronçons) en direction nord sur le territoire de la municipalité régionale de comté Les Collines-de-l'Outaouais.

Le premier tronçon d'environ 2,5 km (du chemin de la Rivière jusqu'au ruisseau Meech) a été ouvert à la circulation en décembre 2009 et le deuxième, d'environ 6,4 km jusqu'à Wakefield, en octobre 2014. La préparation des plans et devis du troisième tronçon (environ 1 km en contournement de la route 105 dans le secteur de Wakefield de la municipalité de La Pêche) est en cours de préparation.

SAGUENAY – LAC-SAINT-JEAN

Autoroute 70 vers la Grande-Anse (Ligne Bagot)

Le projet consiste en la construction d'un tronçon autoroutier sur 7,6 km entre la fin de l'autoroute actuelle et le chemin de la Grande-Anse (aussi chemin de la Ligne Bagot) à La Baie. Il s'agit de la phase I du projet global de prolongement de l'autoroute 70 entre Chicoutimi et La Baie.

Les travaux de construction de deux structures enjambant le chemin de la Grande-Anse sont en cours de réalisation et se termineront à l'été 2015. Un dernier contrat de terrassement commencera à l'été 2015 et se déroulera jusqu'à la mise en service, prévue en 2017. La réalisation de deux contrats d'asphaltage est prévue sur une période de deux ans. Les travaux du premier des deux contrats doivent commencer en 2015.

NORD DU QUÉBEC

Prolongement de la route 167 vers les monts Otish

Le projet de la route des monts Otish concerne le prolongement de la route 167 vers le nord sur 143 km reliant le réseau routier provincial existant et le chemin minier de la compagnie Stornoway Diamonds Corporation. Cette dernière, de son côté, est responsable de la réalisation d'un chemin minier sur une distance de 97 km pour un total de 240 km.

Après une suspension pour la période hivernale, les travaux ont repris au printemps 2014 et se sont poursuivis pendant l'été jusqu'à la mise en service de la route en octobre 2014. Des corrections mineures seront effectuées en 2015, ce qui finalisera le projet du ministère des Transports. Quant au chemin minier sous la responsabilité de la compagnie minière, il a été mis en service à l'automne 2013.

LA DESSERTE AÉRIENNE ET MARITIME DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES

Le Ministère est propriétaire de 27 aérodromes situés principalement dans les régions éloignées ou isolées du Québec. En plus d'engager des budgets d'exploitation pour les aérodromes sous sa responsabilité, le Ministère entend poursuivre son soutien financier aux autres infrastructures aériennes québécoises, aux transporteurs aériens et aux résidents des régions éloignées afin de maintenir l'accessibilité des services existants. Parmi les programmes offerts, notons :

→ le Programme d'aide au transport aérien, qui vise à maintenir un réseau aéroportuaire en bon état et sécuritaire, à assurer une continuité dans les services aériens et à donner des moyens aux régions (éloignées ou non) pour développer et améliorer les services aériens ;

- pour l'année 2014-2015, le Ministère a octroyé des subventions totalisant près de 0,4 million de dollars dans le cadre de projets d'immobilisation pour soutenir les petits aérodromes qui jouent un rôle essentiel.

→ le Programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents des régions éloignées et isolées, qui existe maintenant depuis plus de 20 ans ;

- pour l'année 2014-2015, ce sont près de 4 500 demandes qui ont été acceptées pour un montant total versé de plus de 0,9 million de dollars[16].

DESSERTE AÉRIENNE ET MARITIME DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES

PS 9

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
Indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières[a]	ND[a]	104	98	100[b]
Nombre d'escales annuelles de navires offrant un service subventionné	12	12	12	12

a. L'information sur les liaisons aériennes est régulièrement mise à jour sur les sites Web des transporteurs et n'était pas disponible pour la période de calcul de l'indice.

b. La valeur de 100 correspond au niveau d'accessibilité-cible, fixé à 3,5 jours par semaine, qui repose sur l'hypothèse qu'au moins un jour sur deux par semaine, les populations des régions éloignées ou isolées devraient avoir accès aux grands centres urbains au moyen d'un vol direct.

Commentaires :

ACCESSIBILITÉ DU NORD ET DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES PAR LIAISONS AÉRIENNES RÉGULIÈRES

→ L'indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées[17] témoigne du niveau d'accessibilité de ces régions vers les grands centres urbains de Montréal et de Québec, sur la base du nombre moyen de jours par semaine pendant lesquels un service aérien normal est assuré en direction de ces villes. La valeur de 100 représente un niveau d'accessibilité de 3,5 jours par semaine ou encore de 1 jour sur 2.

16. Ces données n'incluent pas les demandes des résidents du Nunavik, qui bénéficient d'un autre programme similaire de la part de l'Administration régionale Kativik.

17. Les régions éloignées ou isolées sont les régions nordiques ou intermédiaires reconnues par Revenu Québec.

→ Pour l'année 2014-2015, l'indice d'accessibilité se situe à 98, ce qui signifie qu'en moyenne les transporteurs aériens offrent, depuis les régions considérées, à raison de 3,44 jours[18] par semaine, un accès aérien direct à l'un ou l'autre des deux grands centres urbains du Québec, soit Montréal et Québec. Un accès direct correspond à un vol avec ou sans escale, sans changement d'appareil en cours de route et dont la durée d'une escale ne doit pas dépasser deux heures. La diminution observée correspond entre autres à un repli de l'offre en réaction à un ralentissement de l'activité économique dans les régions visées par l'indice.

ESCALES DE NAVIRES EN RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES

Le Ministère subventionne depuis plusieurs années les dessertes maritimes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord ainsi que des Îles-de-la-Madeleine. Depuis août 2009, les contrats de ces dessertes sont administrés par la Société des traversiers du Québec. L'action du Ministère vise à maintenir et à améliorer un lien maritime jugé essentiel pour le transport des personnes et des marchandises entre ces régions, y compris l'île d'Anticosti, et le reste du Québec.

→ En 2014-2015, le Ministère a versé une subvention de 89,2 millions de dollars qui a couvert environ 80 % des frais administratifs et d'exploitation de la Société des traversiers du Québec. Cette subvention a notamment permis de maintenir les 12 escales maritimes[19] se répartissant comme suit :

- Moyenne et Basse-Côte-Nord : 10 escales[20], à l'exception des têtes de ligne[21] de Rimouski et de Sept-Îles.
  - Dans l'intérêt de la population de la Basse-Côte-Nord, le service de desserte maritime a été prolongé alors que la Route blanche n'était pas en fonction afin de permettre le déplacement intervillages des résidents, l'acheminement de marchandises et le transport des véhicules.
- Îles-de-la-Madeleine : 2 escales[22], à l'exception des têtes de ligne de Montréal et de Matane.
  - Le plan d'acquisition de la Société des traversiers du Québec prévoit un nouveau navire pour desservir la traverse de Matane–Baie-Comeau–Godbout. Les travaux nécessaires pour l'adaptation des infrastructures ne permettent pas au transporteur d'accoster le navire utilisé pour le service entre Montréal et les Îles-de-la-Madeleine au port de tête de ligne de Matane. Pendant la durée des travaux, le port de tête de ligne de Trois-Rivières est donc utilisé en remplacement de celui de Matane.

LE PLAN DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DES AÉROPORTS GÉRÉS PAR LE MINISTÈRE

Le Plan de gestion de la sécurité des aéroports constitue un cadre ministériel qui comprend le déploiement d'un système de gestion de la sécurité dans 13 des aérodromes gérés par le Ministère[23]. Il s'agit d'un système de gestion des risques intégrant l'exploitation, l'administration ainsi que la gestion des ressources financières et humaines, en vue d'une exploitation sécuritaire des aérodromes. Il reconnaît les risques d'erreur et permet de surveiller et d'améliorer la sécurité et le bon fonctionnement de tous les éléments de l'exploitation. Il vise à maintenir à un niveau acceptable les risques liés à l'exploitation des aérodromes.

Le Plan de gestion inclut une stratégie de gestion de la sécurité dont la Politique de sécurité fait partie, de même qu'un système de surveillance de la sécurité, un programme de formation, un programme d'assurance de la qualité et un plan d'intervention d'urgence. Il est conforme au Règlement de l'aviation canadien et confirme la position du Ministère comme chef de file en matière de sécurité aéroportuaire.

Le processus, cyclique, est répété tous les quatre ans :

→ les audits opérationnels permettent de vérifier la conformité de l'ensemble des activités d'exploitation aéroportuaires du Ministère ;

18. Cette moyenne concerne 45 liaisons actives ou potentielles réalisées à partir de 33 aérodromes situés en régions éloignées ou isolées.
19. Une escale est un port desservi.
20. Desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord : Port-Menier, Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Kegaska, La Romaine, Harrington-Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon.
21. Une tête de ligne est un port d'approvisionnement.
22. Desserte des Îles-de-la-Madeleine : Chandler et Cap-aux-Meules.
23. En 2014-2015, l'aérodrome de l'Île-d'Entrée était en voie d'être fermé par les autorités du Ministère. Le système de gestion de la sécurité doit ainsi être déployé dans 13 aérodromes plutôt que 14 tel que mentionné dans le *Rapport annuel de gestion 2013-2014*.

→ l'évaluation de la sécurité des aéroports porte sur les activités et les éléments vulnérables, identifie les fréquences des défaillances et les conséquences des situations dangereuses, établit et hiérarchise les niveaux de risque et conduit à l'élaboration d'une planification de la sécurité ;

→ la révision de la Politique de sécurité permet de mettre à jour les engagements du Ministère qui sont diffusés aux employés ;

→ l'examen de gestion et l'audit du système vérifient l'atteinte des objectifs de sécurité, l'efficacité des plans de mesures correctives ainsi que des processus et procédures du système.

METTRE EN ŒUVRE LE PLAN DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DES AÉROPORTS GÉRÉS PAR LE MINISTÈRE

PADD 8 à 11

	2013-2014	2014-2015	CIBLES
Pourcentage de réalisation des audits opérationnels (13 aérodromes)	81	100	100 % réalisés en 2013-2014
Pourcentage de réalisation de l'évaluation de la sécurité (13 aérodromes)	52	70	100 % réalisée en 2013-2014
Pourcentage de mise à jour de la Politique de la sécurité des aéroports	40	76	100 % réalisée en 2014-2015
Pourcentage de réalisation de l'examen de gestion et de l'audit du système (13 aérodromes)	5	45	100 % réalisé en 2014-2015

Commentaires :

LE RETRAIT DE L'AÉRODROME DE L'ÎLE-D'ENTRÉE

→ En 2013, le Ministère a transmis une demande d'annulation du certificat de l'aérodrome de l'Île-d'Entrée à Transports Canada et a remis ce certificat aux autorités fédérales en raison de la rareté des mouvements enregistrés à l'aérodrome. Ce dernier n'est donc plus certifié depuis le printemps 2013 et il n'y a plus de vols à cet endroit. Depuis 2009, le traversier NM Ivan-Quinn assure la desserte de L'Île-d'Entrée. Compte tenu de ces facteurs, il a été convenu de cesser les opérations aéroportuaires à cet endroit et de retirer L'Île-d'Entrée de la liste des aérodromes du Ministère et de ne plus l'inclure dans le système de gestion de sécurité des aéroports.

LES AUDITS OPÉRATIONNELS

→ En somme, 100 % des travaux relatifs aux audits opérationnels ont été réalisés à l'échelle des 13 aérodromes sous la responsabilité du Ministère. Ces travaux incluent la planification, la visite des aérodromes et la rédaction des rapports.

L'ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ

→ L'évaluation de la sécurité dans les 13 aérodromes gérés par le Ministère est réalisée à 70 %. L'écart avec la cible est attribuable au temps consacré à la gestion des données et à l'élaboration de la nouvelle méthodologie de gestion des risques, laquelle sera ultérieurement facilitée par une application informatique en ligne en cours de création.

PS Plan stratégique 2013-2015
PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015
OVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

LA POLITIQUE DE LA SÉCURITÉ DES AÉROPORTS

→ La révision de la Politique de sécurité est réalisée à 76 %. L'écart avec la cible est attribuable au temps consacré à l'ensemble des travaux du système de gestion de la sécurité.

L'EXAMEN DE GESTION ET L'AUDIT DU SYSTÈME

→ L'examen de gestion et l'audit sont réalisés à 45 %. L'écart avec la cible est attribuable à l'ampleur du mandat et au fait qu'il ait été octroyé le 28 novembre 2014.

OVT LA ROUTE VERTE

L'aménagement de pistes récréotouristiques doit contribuer à la vitalité des régions. Le gouvernement et les municipalités ont accompli des gestes importants pour favoriser le développement de la pratique du vélo au Québec, et ce, en assurant la sécurité des usagers. En 2014, la Route verte, dont le chantier a été amorcé en 1995, ne traversait pas moins de 393 municipalités situées dans 16 régions du Québec. Une fois achevée, elle représentera un tracé de près de 5 299 km, soit le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord.

TAUX DE RÉALISATION DU RÉSEAU CYCLABLE DE LA ROUTE VERTE CONSOLIDÉE (%)

PS 10 OVT

2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
94	94	95	96

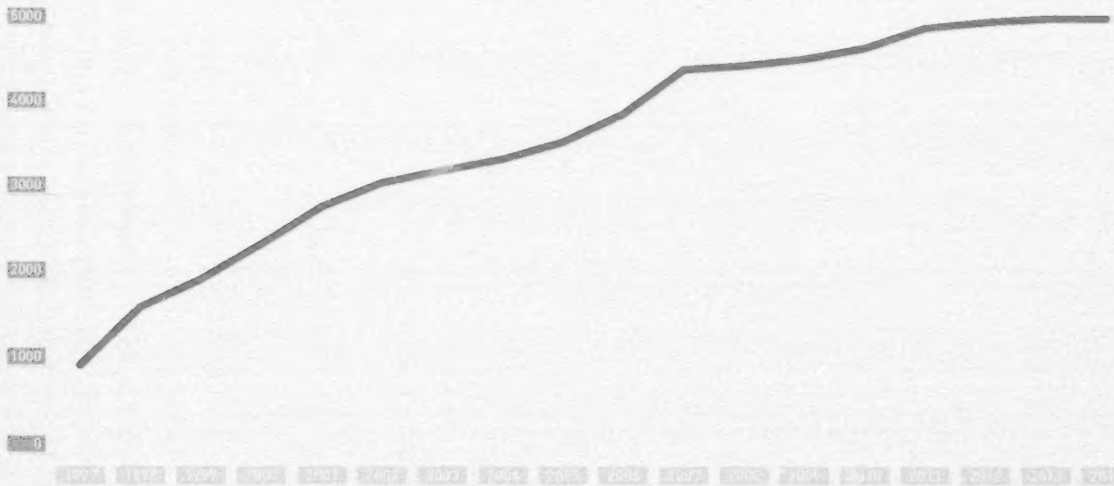
Commentaires :

→ En additionnant les kilomètres réalisés des phases I et II, le Ministère est en mesure d'évaluer l'état d'avancement de la Route verte consolidée. Il estime que celui-ci était de 95 % au 31 octobre 2014, ce qui correspond à 5 037 km réalisés. La cible de 96 % pour 2014-2015 n'a donc pas été atteinte, principalement en raison de la réduction des budgets alloués au développement de la Route verte. Plusieurs des projets routiers à réaliser pour parachever la Route verte sur les routes relevant du Ministère sont des projets financés à même le budget d'amélioration des routes, soit l'axe de la programmation ayant le moins de budget annuellement.

- La phase I de la Route verte était terminée à 98 % au 31 octobre 2014, c'est-à-dire que 4 240 km étaient aménagés sur un total de 4 324.
- La phase II devrait comporter 974 km, bien qu'il reste encore 28 km à planifier (tracé détaillé non défini). Au 31 octobre 2014, la phase 2 était terminée à 82 %, c'est-à-dire que 797 km étaient aménagés sur un total de 974.

→ La Route verte regroupe des liens cyclables qui sont sous la responsabilité du Ministère (45 %) et des municipalités (55 %). Pour aider les municipalités à parachever la Route verte en procédant à des travaux souvent majeurs, le Programme Véloce II a été rendu public le 24 octobre 2013.

RÉALISATION DE LA ROUTE VERTE CONSOLIDÉE (TOTAL DES PHASES I ET II)



RÉSULTATS	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kilomètres réalisés	1 015	1 687	2 005	2 414	2 846	3 123	3 269	3 400	3 598	3 923	4 440	4 486	4 562	4 688	4 923	4 994	5 034	5 037

LES SENTIERS INTERRÉGIONAUX DE MOTONEIGE ET DE MOTOQUAD

L'équipe d'entretien des sentiers et des patrouilleurs de la Fédération québécoise des Clubs Quads en bordure du lac Sept-Îles près de Saint-Raymond-de-Portneuf. Source : Photothèque du ministère des Transports du Québec.

À la suite de la consultation publique sur les véhicules hors route tenue en 2005 dans 16 régions du Québec et de la commission parlementaire tenue en 2006, améliorer la sécurité des utilisateurs de véhicules hors route, assurer la cohabitation avec les riverains de sentiers et soutenir le développement d'un réseau de sentiers durables et sécuritaire sont devenus des objectifs prioritaires pour le Ministère.

Chaque année, le Ministère investit dans la durabilité et dans la sécurité des sentiers de véhicules hors route notamment en appuyant financièrement les clubs pour la réalisation de projets d'infrastructures, l'entretien des sentiers sous leur responsabilité, l'achat d'équipements liés à cet entretien ainsi que la signalisation de ces sentiers. En 2014-2015, les investissements totaux annoncés aux bénéficiaires par le Ministère ont été de plus de 20,5 millions de dollars, dont près de 14,8 millions dans le cadre des deux programmes d'aide financière aux clubs de véhicules hors route (motoneige et quad) et près de 5,8 millions pour des demandes de subventions effectuées en 2013-2014 et 2014-2015 dans le cadre du Programme d'aide financière pour les infrastructures de sentiers et la protection de la faune.

PS Plan stratégique 2013-2015
PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015
OVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

NOMBRE DE KILOMÈTRES DE SENTIERS DURABLES DE VÉHICULES HORS ROUTE

PS 11 OVT

2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2013-2014
Tracés proposés	Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables	–[a]

a *Erratum* : La cible publiée au Plan stratégique 2013-2015, « Mise en place des sentiers terminés en 2014-2015 », comporte une erreur d'estimation. Il est donc impossible d'en tenir compte dans l'interprétation des résultats 2014-2015.

Commentaire :

→ Le nombre de kilomètres de sentiers durables de véhicules hors route ne pourra être mesuré qu'au terme des travaux de mise en place des sentiers durables. Bien que les actions visant la durabilité et la sécurité du réseau des sentiers de véhicules hors route se poursuivent sur le terrain, la phase de mise en œuvre du projet des sentiers durables n'a pas encore débuté.

OBJECTIF 1.5

Offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements

Les attentes ainsi que les exigences de la population en matière de qualité, d'accessibilité et de transparence de l'information, ou encore de renseignements diffusés en temps réel, croissent avec le déploiement des nouvelles technologies d'information et de communication. Comme une meilleure connaissance des besoins de la population permet d'offrir des services mieux adaptés, le Ministère s'est engagé à évaluer sur une base régulière le degré de satisfaction des citoyens à l'égard des services d'information aux voyageurs et des renseignements généraux offerts, et à en faire connaître les résultats à la population.

Le Ministère accorde une grande importance à la pertinence et à la qualité de l'information transmise aux usagers. Parmi les diverses mesures visant à permettre aux usagers de prendre une décision éclairée quant à la planification de leurs déplacements, au moment opportun, le Ministère a donc mis sur pied, en octobre 2008, le service Québec 511 Info Transports[24]. Il s'agit d'un système intégré qui vise à faciliter l'accès aux renseignements sur les transports, par téléphone, sur les appareils intelligents ou sur le Web.

LA SATISFACTION DES USAGERS DU QUÉBEC 511 INFO TRANSPORTS

TAUX DE SATISFACTION DES USAGERS DU QUÉBEC 511 INFO TRANSPORTS (%)[a]

PS 12

2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
93	91	92	95

a Les données relatives au taux de satisfaction des usagers du Québec 511 Info Transports présentées dans le RAG 2013-2014 diffèrent sensiblement de celles présentées cette année. En effet, la façon de comptabiliser les statistiques a été modifiée pour ne tenir compte que des résultats du volet Web du sondage. Les données 2012-2013, 2013-2014 et celles de 2014-2015 sont présentées selon la nouvelle comptabilisation.

24. Pour en savoir davantage sur le service Québec 511 Info Transports, le lecteur est invité à consulter également la partie 3.4 du présent rapport, qui traite de la Déclaration de services aux citoyens.

Commentaires :

- Le sondage de 2015 a été réalisé uniquement auprès d'un échantillon probabiliste Web. De fait, dans un contexte de ressources limitées et dans une perspective d'optimisation des processus, cette approche plus économique a également l'avantage de permettre une comparabilité des données avec celles obtenues de la même façon lors des deux derniers sondages, couvrant ainsi l'ensemble de la période du Plan stratégique 2013-2015 du Ministère.

- Encore une fois cette année, les usagers de Québec 511 Info Transports sont satisfaits des services offerts, que ce soit par téléphone (89 %), sur le Web (95 %) ou par des applications pour appareils mobiles (iPhone/iPad et Android) (93 %).

- Une clientèle surtout constituée d'usagers actifs[25] a eu recours à l'un ou l'autre des services de Québec 511 au cours des 12 derniers mois, soit 74 % des répondants.

- Une très grande majorité des usagers sont d'accord pour dire que l'utilisation de Québec 511 Info Transports leur a permis de bien planifier leurs déplacements (92 %) et de se déplacer en toute sécurité (89 %). De même, plus des trois quarts des usagers disent que le recours à ce service leur a permis d'éviter la congestion routière (80 %) et d'arriver à destination à temps (81 %).

- En ce qui concerne le service téléphonique Québec 511 Info Transports, 79 % des répondants au sondage considèrent que l'outil interactif est facile à utiliser et 89 % d'entre eux trouvent que l'information est accessible rapidement.

- Parmi les usagers du service téléphonique Québec 511 Info Transports qui ont déjà parlé à un préposé, 97 % considèrent que ce dernier a été courtois et 89 % jugent qu'il a donné de l'information fiable, à jour et exacte. La rapidité d'accès à un préposé est en hausse et passe de 82 % en 2014 à 88 % en 2015.

- Pour ce qui est du service Web Québec 511 Info Transports, la grande majorité des usagers (92 %) jugent que l'information diffusée dans le site est claire. De plus, le taux d'utilisation des usagers réguliers a connu une augmentation significative de 13 % à 20 % entre 2014 et 2015.

AXE D'INTERVENTION 2
Électrification et changements climatiques

OBJECTIF 1.6
Soutenir l'électrification des transports

Depuis 2011, l'électrification des transports est l'un des moyens privilégiés par le gouvernement du Québec pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et accroître la compétitivité économique en diminuant l'importation d'hydrocarbures au profit de l'électricité produite au Québec. Sur le plan énergétique, le Québec est en effet dans une situation privilégiée, compte tenu entre autres de sa grande disponibilité d'énergie électrique issue de sources renouvelables, qui est, en plus, offerte à un prix concurrentiel. En ce sens, l'électrification accrue des véhicules est une occasion à saisir, tant pour réduire la dépendance énergétique et l'empreinte environnementale des transports que pour stimuler l'industrie manufacturière[26] et contribuer à l'innovation et à la croissance économique du Québec.

L'électrification des transports est un projet gouvernemental auquel plusieurs ministères et organismes publics collaborent. La responsabilité du dossier a été confiée au ministre des Transports en juin 2014. La coordination gouvernementale du dossier est donc assurée par le ministère des Transports. Ainsi, la Stratégie d'électrification des transports, lancée le 1er novembre 2013, prévoyait un cadre financier de 516,1 millions de dollars sur la période 2013-2017 afin de soutenir diverses initiatives touchant à la fois le transport des personnes, individuel et collectif, et le transport des marchandises.

Dans le cadre du processus de retour à l'équilibre budgétaire engagé par le gouvernement en juin 2014, les mesures de la Stratégie d'électrification des transports ont fait l'objet d'une révision au cours de l'automne 2014, et ce, au même titre que l'ensemble des programmes gouvernementaux.

Également, à la lumière des nouvelles orientations gouvernementales et de l'évolution du contexte entourant les véhicules électriques, l'élaboration d'un nouveau plan d'action en électrification des transports a été amorcée.

25. Un usager actif est défini comme un usager ayant utilisé le service Québec 511 Info Transports au cours des 12 derniers mois.

26. Le Québec dispose d'une filière innovante en matière d'électrification des autobus, des trains et des voitures de métro, de batteries pour véhicules électriques et de plusieurs autres composantes.

Parallèlement à ces travaux, les mesures en vigueur ont continué à être appliquées et plusieurs projets ont été mis en œuvre.

C'est ainsi qu'en matière de transport individuel le gouvernement du Québec désire favoriser l'utilisation des véhicules électriques. Il soutient, par exemple, l'acquisition de véhicules électriques et de bornes de recharge à domicile. Il compte aussi poursuivre l'élargissement du réseau public de recharge pour véhicules électriques, notamment par l'entremise du Circuit électrique d'Hydro-Québec, auquel s'est récemment ajouté le Corridor de recharge électrique Québec-Vermont.

Pour le transport individuel, le Ministère voit, entre autres :

- au déploiement d'infrastructures de recharge dans les parcs routiers du réseau supérieur, d'abord avec un projet pilote dans le corridor de l'autoroute 40, entre Montréal et Québec, où il a entrepris d'implanter des bornes de recharge de 240 et 400 volts. Ces bornes sont installées principalement dans les aires de service situées sur l'autoroute 40 et dans les villages-relais situés sur la route 138 ;
- à l'électrification progressive du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, y compris celui des réseaux de la santé et de l'éducation, par l'entremise du Centre de gestion de l'équipement roulant.

Actuellement, grâce au métro de Montréal et au train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes, environ 50 % des déplacements en transport collectif utilisent l'électricité. Pour l'électrification des transports collectifs, le soutien du Ministère concerne notamment :

- l'étude de projets de développement ayant recours à un mode entièrement électrique ;
- la réalisation, avec ses partenaires, de diverses études et projets pilotes pour accélérer l'électrification du transport collectif ;
- l'acquisition d'autobus hybrides en attendant que les réseaux de transports collectifs soient électrifiés[27].

En matière de transport lourd, la Stratégie d'électrification des transports prévoyait qu'un peu plus de 26 millions de dollars seraient réservés pour soutenir des efforts d'électrification dans les trois programmes suivants :

- le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire ;
- le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal ;
- le Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage).

27. Un projet pilote réalisé par les sociétés de transport de Montréal et de l'Outaouais a montré que les autobus hybrides consomment jusqu'à 30 % moins de carburant que les autobus conventionnels, ce qui permet une réduction équivalente des émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, à la suite d'un achat regroupé autorisé en 2012, les sociétés de transport du Québec feront l'acquisition progressive de 509 autobus hybrides à partir de 2014, et ce, sur une période de 4 ans.

LES PROJETS D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

NOMBRE ET NATURE DES PROJETS D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (DEPUIS LE 1er NOVEMBRE 2013)

PS [illegible] 13

	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015[d]
a) Taxis électriques, hybrides rechargeables et hybrides subventionnés	–	S. O.	175
b) Véhicules électriques gouvernementaux en service[a]	4	257	600
c) Emplacements de recharges déployées sur le corridor Montréal-Québec[b]	–[c]	6	7
d) Branchement à quai des navires de croisière (projets annoncés)	–[c]	1	2
e) Équipements subventionnés en transport routier, maritime, aérien ou ferroviaire	214	157	–
f) Grands projets de transport collectif en planification	–[c]	–[c]	–

a Incluent les véhicules entièrement électriques et les véhicules hybrides rechargeables.
b Dans les prochaines années, d'autres phases pourraient être déployées selon les résultats du projet pilote.
c Mesures en cours de préparation.
d Les cibles ont été établies à partir de la Stratégie d'électrification des transports.

Commentaires :

→ La Stratégie d'électrification des transports prévoyait une somme de 6,7 millions de dollars pour mettre en place une mesure visant à électrifier les taxis. En 2014-2015, cette mesure a été évaluée dans le cadre du processus de révision de la Stratégie d'électrification des transports et n'a donc pas été mise en œuvre.

→ Au 31 mars 2015, 306 véhicules électriques et hybrides rechargeables étaient mis à la disponibilité des ministères et organismes, y compris les réseaux de la santé et de l'éducation. Un total de 257 était en fonction, dont 66 au ministère des Transports et 35 au Centre de gestion de l'équipement roulant. Par ailleurs, 49 étaient disponibles pour la location. Les raisons qui expliquent que la cible n'est pas atteinte en 2014-2015 sont liées à la complexité de la mise en œuvre de cette mesure, soit :

- le surcoût d'un véhicule électrique par rapport à un véhicule à essence ;
- le nombre limité de modèles disponibles sur le marché, ces derniers ne répondant pas nécessairement aux besoins ;
- les coûts d'implantation de l'infrastructure de recharge ;
- le fait que plusieurs ministères et organismes ont décidé de ne pas remplacer leurs véhicules.

→ Les bornes de recharge prévues dans le corridor de l'autoroute 40 entre Montréal et Québec ont été installées dans 6 des 7 sites prévus. Au 31 mars 2015, des démarches étaient en cours avec des restaurateurs, dans la municipalité de Berthierville, pour identifier un site conforme aux critères retenus pour le projet, soit la proximité de l'autoroute et l'ouverture d'un commerce en tout temps.

→ Dans le cadre du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire, une aide financière maximale de 3,0 millions de dollars a été accordée à l'Administration portuaire de Montréal pour la mise en place de systèmes de branchement à quai permettant aux navires, en situation d'escale ou de destination, d'utiliser de l'électricité au lieu de consommer du mazout. Une demande d'aide financière du port de Québec était en processus d'analyse au 31 mars 2015.

PS Plan stratégique 2013-2015
PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015
SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

→ En 2014-2015, le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire a octroyé 2 aides financières liées à l'électrification. Outre le projet de l'Administration portuaire de Montréal, une aide de 20 825 dollars a été accordée à une étude de faisabilité pour l'électrification des besoins autres que la propulsion pour certains remorqueurs. Le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal n'a fait l'objet d'aucun engagement spécifique à l'électrification. Dans le cas du programme Écocamionnage, 155 équipements liés à l'électrification (66 systèmes de climatisation électrique ainsi que 89 unités de réfrigération hybride) ont été subventionnés, pour un total d'environ 253 000 dollars.

→ Deux projets d'infrastructure en transport collectif, considérés comme majeurs, étaient à l'étude au Ministère, soit :

- le système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain ;
- le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

En 2014-2015, ces projets n'étaient pas inscrits dans le Plan québécois des infrastructures comme étant en planification. Le 13 janvier 2015, le gouvernement signait une entente commerciale avec la Caisse de dépôt et placement du Québec visant à confier à la Caisse la réalisation de grands projets d'infrastructure publique. Cette entente prévoit, en priorité, la réalisation de deux projets de transport collectif, soit celui sur le nouveau pont Champlain et celui reliant le centre-ville de Montréal à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et à l'Ouest-de-l'Île. Le rôle de chacune des parties sera précisé à la suite de l'adoption du projet de loi visant à entériner l'entente commerciale.

Autres projets

La réalisation du projet Cité Mobilité vise à faire de Montréal une vitrine de démonstration des technologies associées à l'électromobilité. Dans cette perspective, le décret 1220-2013 concernant l'octroi d'une aide financière maximale de 11,9 millions de dollars à la Société de transport de Montréal au cours des exercices financiers 2014-2015, 2015-2016 et 2016-2017 a été adopté. Le projet de démonstration consiste à acquérir et à faire l'essai, sur une période de trois ans, de trois autobus entièrement électriques recourant à une technologie de recharge rapide par conduction (biberonnage). Au 31 mars 2015, une convention d'aide financière entre la Société de transport de Montréal et le Ministère était en processus d'approbation, conformément au décret.

Également, depuis le 27 novembre 2014, les véhicules électriques arborant une plaque d'immatriculation verte peuvent circuler sur la voie réservée de l'autoroute Robert-Bourassa, à Québec, et ce, peu importe le nombre de passagers. Cette initiative s'inscrit dans le cadre d'un projet pilote qui vise à vérifier si l'usage de la voie réservée par des automobilistes peut améliorer la fluidité de la circulation et se dérouler de façon sécuritaire pour l'ensemble des usagers.

OBJECTIF 1.7

Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques en transport

LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques a permis au Québec de demeurer un chef de file dans la lutte aux changements climatiques à l'échelle nord-américaine. Le Québec poursuit son virage vers une économie plus verte et moins dépendante en énergie, ainsi que ses efforts pour accroître sa résilience, ou sa capacité d'adaptation, à l'égard des impacts des changements climatiques. D'ailleurs, l'objectif du gouvernement est de réduire de 20 %, à l'horizon 2020, les émissions de gaz à effet de serre du Québec sous leur niveau de 1990.

Le Plan d'action et la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020 totalisent des investissements prévus de près de 3,3 milliards de dollars à partir du Fonds vert. Les revenus de ce dernier proviennent du Système de plafonnement et d'échange des droits d'émission de gaz à effet de serre et du prolongement, jusqu'en 2014, de la redevance sur les carburants et combustibles fossiles. Les deux tiers de ces revenus sont réservés au secteur des transports. Le gouvernement du Québec prévoit consacrer environ 1,6 milliard pour favoriser l'utilisation des transports collectif et alternatif.

Pour améliorer le bilan des transports, le gouvernement continue de miser sur le soutien aux transports collectif et alternatif, sur l'efficacité énergétique et l'innovation technologique, en plus de faire une place grandissante aux énergies moins émettrices de gaz à effet de serre. À cet égard, parmi les 30 priorités d'intervention ciblées dans le Plan d'action, 5 concernent la réduction des émissions de gaz à effet de serre en transport, dont 4 relèvent en grande partie

du Ministère. Par ailleurs, deux priorités concernent notamment l'adaptation des infrastructures de transport aux impacts des changements climatiques.

RÉDUCTION[a] D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN TRANSPORT ($ktCO_2$ ÉQ.)

PS 14 | PADD 25 | PADD 31[28]

	2012-2013[b]	2013-2014[b]	2014-2015[b]	CIBLE 2013-2014
Transports collectif et alternatif	157	71	73	Cibles gouvernementales en élaboration dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques
Transport intermodal	57	125	123	
Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien	27[c]	45[c]	53	
Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises	88	130[d]	159	
Réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	130	130	130	–
TOTAL	459	501	538	

a Aux fins du présent indicateur, le terme « réduction » réfère indistinctement aux émissions de gaz à effet de serre réduites ou évitées, à moins d'indications contraires. Les cibles et les résultats sont présentés en milliers de tonnes d'équivalents dioxyde de carbone ($ktCO_2$ éq.), abrégé sous la forme « kt ».

b Dans plusieurs cas, il s'agit de résultats potentiels, qui reposent sur divers hypothèses et résultats anticipés. Par ailleurs, les résultats de l'année 2012-2013 constituent une estimation des émissions de gaz à effet de serre qui découlent des mesures mises en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques. À partir de 2013-2014, la reddition de comptes effectue le suivi de nouveaux programmes financés dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Les résultats sont élaborés notamment en fonction des coefficients d'émission pour les sources de combustion mobiles du secteur de l'énergie du plus récent inventaire canadien des GES et des potentiels de réchauffement planétaire établis par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans son Quatrième rapport d'évaluation. Sont également comptabilisés les résultats des mesures du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques dans la mesure où le Ministère estime qu'ils ont permis des réductions des émissions de gaz à effet de serre dans l'année.

c Une révision des résultats de l'année 2012-2013 et 2013-2014 a été effectuée en 2014-2015 selon les données des rapports de vérification basés sur la norme ISO 14064-3 de certains projets.

d Une révision des résultats de l'année 2013-2014 a été effectuée en 2014-2015 en fonction des nouveaux potentiels de réchauffement planétaire établis par le GIEC dans son Quatrième rapport d'évaluation.

28. Le résultat de l'indicateur PADD 31, « Quantité d'émissions de gaz à effet de serre prévue dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 qui peut être potentiellement évitée et réduite et qui relève du Ministère » en 2014-2015 est de 394 kt. Ce résultat s'obtient en additionnant les réductions d'émissions de gaz à effet de serre découlant des programmes et de la réglementation mis en place dans le domaine du transport des marchandises par le Ministère dans le cadre du Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012.

PS Plan stratégique 2013-2015

PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

Les programmes suivants ont été mis en œuvre par le Ministère en 2014-2015 dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques :

PROGRAMMES VISANT LA RÉDUCTION D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	DATE D'ADOPTION	DATE DE FIN	BUDGET AUTORISÉ (M $)	INDICATEUR DE SUIVI	CIBLES	RÉSULTATS CUMULATIFS
Programme d'aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes (Véloce II)[a]	15 octobre 2013	31 mars 2016	23	Nombre de km de voies cyclables et piétonnes réalisées	50 km/année	53,3 km
				Nombre de projet d'apaisement de la circulation dans les corridors scolaires	8/année	14
				Nombre de structures	10/année	2
Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire[b]	29 octobre 2013	31 mars 2017	29,1	Somme des coûts d'énergie annuels réduits pour l'ensemble des projets acceptés	À déterminer	
Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif[a,c]	6 février 2014	31 décembre 2014	152,8	Hausse de l'offre de services par rapport à 2006	28,9 % au 31 décembre 2014	28,5 % au 31 décembre 2014
				Hausse de l'achalandage par rapport à 2006	14,5 % au 31 décembre 2014	15,6 % au 31 décembre 2014
				Nombre de centres de gestion des déplacements subventionnés	5 au 31 décembre 2014	7 au 31 décembre 2014
				Nombre de projets de promotion subventionnés	4 au 31 décembre 2014	7 au 31 décembre 2014
Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal	11 février 2014	31 mars 2017	41	Tonnage portuaire (mode maritime) total généré par l'ensemble des projets	À déterminer	
				Économie liée au coût de conservation des chaussées (couche d'usure)	À déterminer	
				Nombre de wagons additionnels sur le réseau des compagnies de chemin de fer d'intérêt local	À déterminer	
Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage)[b]	25 février 2014	31 mars 2017	38,3	Nombre de technologies subventionnées	27 500 au 31 mars 2017	9 342
				Nombre de projets de démonstration subventionnés	5 au 31 mars 2017	3
				Nombre de technologies ajoutées à la liste des technologies admissibles au financement	25 au 31 mars 2017	7
				Nombre de projets de logistique subventionnés	3 au 31 mars 2017	0
Programme d'aide au développement du transport collectif[a,c]	16 décembre 2014	31 décembre 2015	140	À déterminer	À déterminer	

a À partir de 2014-2015, le financement de ce programme provient de sommes du Fonds vert virées au Fonds des réseaux de transport terrestre.

b La mise à jour économique du 2 décembre 2014 annonçait un appui financier additionnel total de 25,0 millions, pour la période 2015-2016 à 2017-2018, au programme Écocamionnage (15 millions) et au Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (10 millions) afin de soutenir l'efficacité énergétique des petites et moyennes entreprises.

c Ce programme est mis en œuvre pendant la période couverte par l'année civile.

Commentaires :

Conformément à la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, un décret (770-2014) a été approuvé en 2014-2015 afin d'autoriser le virement d'une somme de 169,15 millions provenant du Fonds vert au Fonds des réseaux de transport terrestre pour financer des mesures en transport collectif et alternatif au voiturage en solo.

Des indicateurs et des cibles ont été soumis pour approbation au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. La plupart de ces propositions ont été approuvées et des discussions étaient en cours pour l'élaboration davantage d'indicateurs. Au 31 mars 2015, les propositions de potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour certains programmes, soumises simultanément aux autres indicateurs et cibles, étaient en cours d'analyse au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Le Ministère a engagé des sommes du Fonds vert et du Fonds des réseaux de transport terrestre dans le cadre de cinq programmes liés au Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques en 2014-2015.

→ Vingt-deux demandes d'aide financière ont été acceptées pour des engagements maximaux d'environ 6,0 millions dans le cadre du volet 1 du Programme d'aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes (Véloce II). Ces demandes couvrent 44 km de nouvelles voies cyclables, ainsi que 11 projets d'interventions de modération de la circulation dans des corridors scolaires. En 2014-2015, des dépenses de subvention de plus de 4,2 millions ont été comptabilisées. Bien que ce programme contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, celle-ci n'a pas été quantifiée en l'absence d'une méthodologie adaptée.

→ Le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire a fait l'objet d'engagements pour plus de 8,0 millions[29] pour une étude et 5 projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui seront complétés graduellement et qui pourraient atteindre un potentiel total de 41 kt annuellement, dont 21 kt au Québec, à partir de 2018-2019. Près de 1,8 millions de dépenses ont été imputées, soit plus de 1,6 millions en subventions, 148 501 $ en rémunération et 9 012 $ en frais de déplacement, de publicité et de formation.

→ Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif a permis de soutenir financièrement les autorités organisatrices de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de services par rapport à celle de 2006. Selon les données prévisionnelles soumises par ces dernières, l'offre de services de transport en commun aurait augmenté de 28,5 % du 31 décembre 2006 au 31 décembre 2014, ce qui aurait contribué à une augmentation de l'achalandage de 15,6 % selon les données prévisionnelles de 2014. On estime que cette hausse aurait permis l'évitement de 59 kt de gaz à effet de serre.

Des subventions ont aussi été accordées à 69 municipalités régionales de comté, une administration régionale et 4 municipalités pour l'organisation et l'exploitation des services de transport collectif sur leur territoire. Parmi les autres subventions accordées, 3 ont été octroyées pour la planification à l'échelle régionale des services de transport collectif, 7 pour le maintien des services de transport par autocar, 1 pour la mise en place d'un nouveau service d'autocars interurbains, et 9 aides d'urgence pour abandon des services. De plus, 7 centres de gestion des déplacements ont reçu une aide financière ainsi que 7 autres organismes pour la promotion des modes de transport alternatif à l'automobile. Au total, une somme de plus de 145,9 millions a été approuvée en 2014-2015 dans le cadre de ce programme. Les dépenses comptabilisées en 2014-2015 sont de 146,2 millions, incluant des dépenses de rémunération de 269 472 dollars.

29. Les modalités du programme prévoient, pour les projets de réduction ou d'évitement des émissions de gaz à effet de serre, que l'aide financière maximale est calculée sur la quantité de ces dernières réduite ou évitée sur une période de 12 mois consécutifs qui est déterminée par un rapport de quantification selon la norme ISO 14064-2. La somme totale des versements est, quant à elle, établie en fonction d'un rapport de vérification selon la norme ISO 14064-3.

- En 2014-2015, 4 demandes ont été approuvées dans le cadre du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal pour des engagements maximaux de près de 2,1 millions[29]. Le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre des projets acceptés s'élèvent à 6 kt annuellement à partir de 2015-2016, dont 4 kt au Québec. Plus de 1,1 millions de dépenses ont été imputées, soit 923 587 $ en subventions, 190 790 dollars en rémunération et 2 498 $ en frais de déplacement.
- En 2014-2015, le Ministère a par ailleurs approuvé 657 demandes concernant l'acquisition de 3 774 équipements et technologies (1 338 systèmes antiralentis, 912 ordinateurs de bord, 1 280 technologies aérodynamiques, 17 véhicules fonctionnant au gaz naturel et 227 autres technologies), 3 demandes pour la démonstration d'une technologie et 3 demandes d'homologation totalisant des subventions maximales de près de 3,2 millions dans le cadre du Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage). Les équipements et technologies subventionnées jusqu'à présent permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 71 kt annuellement. En 2014-2015, des dépenses de plus de 3,4 millions ont été comptabilisées, soit près de 3,2 millions en subventions, 218 381 dollars en rémunération et 4 736 dollars en publicité.
- Au 31 mars 2015, une somme de 895 580 $ a été approuvée en 2014-2015 dans le cadre du Programme d'aide au développement du transport collectif pour des subventions accordées à 2 municipalités régionales de comté pour le maintien des services de transport par autocar, à 3 municipalités et 5 municipalités régionales de comté pour la mise en place d'un nouveau service d'autocars interurbains. Les dépenses comptabilisées en 2014-2015 étaient de 370 000 $.

D'autres réductions d'émissions de gaz à effet de serre réalisées en 2014-2015 sont attribuables à trois programmes et une réglementation mis en œuvre par le Ministère dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques.

- Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises a été lancé en juin 2009. Pour le volet maritime et ferroviaire, 23 projets ont été acceptés et ils ont permis des réductions d'émissions de gaz à effet de serre d'environ 53 kt. Pour le volet camionnage, les 12 565 équipements financés ont permis des réductions de l'ordre de 88 kt[30].
- Entre le lancement en mai 2008 du Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire et le 31 décembre 2012, 40 projets ont été acceptés. Des réductions d'émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 123 kt sont estimées pour les projets qui étaient actifs en 2014-2015.
- Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes, qui a pris fin le 31 décembre 2012, a notamment subventionné la modification de 749 autobus réguliers afin d'en améliorer l'efficacité énergétique. Cela a permis une réduction de l'ordre 14 kt en 2014-2015, puisque plusieurs de ces autobus sont toujours en circulation.
- La réglementation concernant l'activation obligatoire du limiteur de vitesse des véhicules lourds et le réglage à 105 km/h maximum est en vigueur depuis le 1er janvier 2009. La disposition pénale s'applique depuis juillet de la même année. Pour 2014-2015, on estime que cette mesure entraîne une réduction de 130 kt d'émissions de gaz à effet de serre.

L'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Dans le cadre de la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020, le gouvernement prévoit renforcer la résilience des infrastructures aux impacts climatiques appréhendés. Compte tenu de l'importance des infrastructures de transport quant à la sécurité des usagers et à la mobilité des personnes et des marchandises, des mesures préventives et des interventions efficaces sont essentielles. La définition des solutions d'adaptation ciblées doit intégrer une approche de gestion des risques. Pour ce faire, il est nécessaire d'améliorer les connaissances, de réduire les incertitudes et de prévoir l'évolution des aléas climatiques.

Dans une perspective de gestion des risques, il faut définir une méthodologie pour établir le diagnostic de la vulnérabilité des infrastructures de transport et évaluer l'efficacité et la résistance des ouvrages de protection : enrochements, murets, brise-lames, etc. L'adaptation des infrastructures de transport existantes et l'établissement de la durée de vie utile des nouvelles infrastructures doivent tenir

29. Les modalités du programme prévoient, pour les projets de réduction ou d'évitement des émissions de gaz à effet de serre, que l'aide financière maximale est calculée sur la quantité de ces dernières réduite ou évitée sur une période de 12 mois consécutifs qui est déterminée par un rapport de quantification selon la norme ISO 14064-2. La somme totale des versements est, quant à elle, établie en fonction d'un rapport de vérification selon la norme ISO 14064-3.

30. Le Ministère ne dispose pas d'information lui permettant de déterminer le nombre d'équipements et technologies subventionnés qui étaient utilisés en 2014-2015.

compte de l'augmentation de l'occurrence de phénomènes météorologiques extrêmes. De plus, les dommages accrus causés aux infrastructures nécessitent des activités de surveillance adaptées ainsi que des interventions d'entretien et de réfection plus fréquentes et importantes. Dans un souci d'efficacité et d'efficience, des solutions d'adaptation progressive revues périodiquement en fonction de l'évolution réelle du climat sont préconisées. Afin d'éviter le renforcement répété d'une infrastructure constamment soumise aux aléas du climat, le gouvernement devra réévaluer l'emplacement de certaines infrastructures de transport.

NOMBRE ET NATURE DES MESURES D'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

PS 15 GVT

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
Soutien à la recherche en adaptation	1 chaire en activité	2 chaires en activité et 4 projets terminés	2 chaires en activité et 6 projets terminés	3 chaires en activité et 5 projets terminés
Révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures	–	Élaboration de la programmation des projets ou des initiatives		Cibles à préciser dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques[a]

a Aucune cible n'a été fixée relativement à la révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures dans le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

Commentaires :

→ En 2014-2015, deux autres projets de recherche ont été terminés, ce qui porte à six le nombre de projets terminés depuis 2012-2013. La cible prévue dans le présent plan stratégique (5) a donc été légèrement dépassée. Plus précisément en 2014-2015, un projet a été réalisé dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012 :

- Vulnérabilité des infrastructures routières de l'est du Québec à l'érosion et à la submersion côtière dans un contexte de changements climatiques ;

et un autre a été réalisé dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020 :

- Investigations géotechniques, caractérisation du pergélisol et stratégie d'adaptation dans un contexte de changements climatiques pour l'aéroport et la route d'accès de Kangiqsualujjuaq, Nunavik.

→ Deux chaires de recherche œuvrant particulièrement dans les champs d'action liés à l'adaptation aux changements climatiques sont en activité. En effet, le mandat de la Chaire en géoscience côtière de l'Université du Québec à Rimouski est toujours en cours, de même que celui de la Chaire en ingénierie côtière et fluviale du Centre Eau Terre Environnement de l'Institut National de la Recherche Scientifique.

→ En 2014-2015, le démarrage d'une chaire de recherche en mouvements de terrain était prévu, mais les autorisations nécessaires afin d'obtenir le financement pour la mise en place de celle-ci n'ont pas été accordées par le gouvernement. La collaboration entre le ministère des Transports du Québec, le ministère de la Sécurité publique et l'Université Laval sur le sujet des mouvements de terrain pourrait toutefois se concrétiser sous une autre forme.

→ Au chapitre de la révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures, le Ministère a poursuivi l'élaboration de la programmation des projets ou des initiatives pour adapter la gestion et les pratiques d'entretien des infrastructures de transport dans le Nord-du-Québec et dans le sud du Québec.

L'INTÉGRATION DES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LES PROJETS DE RECHERCHE

Afin de s'assurer que le développement durable est au cœur de ses priorités de recherche, le Ministère appuie les projets qui présentent une forte composante en développement durable. Cette démarche est réalisée grâce à un mécanisme de hiérarchisation des priorités parmi les projets de recherche dans lequel le niveau d'intégration des principes de développement durable est l'un des critères d'évaluation servant à bâtir la programmation de recherche annuelle approuvée par les autorités du Ministère.

NOMBRE DE PROJETS DE RECHERCHE PRÉSENTANT UNE FORTE COMPOSANTE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE, DÉMARRÉS DANS L'ANNÉE PAR RAPPORT AU NOMBRE DE PROJETS DÉMARRÉS INSCRITS DANS LA PROGRAMMATION DE RECHERCHE ANNUELLE

PADD 5

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE
8 sur 12 (67 %)[a]	10 sur 13 (77 %)[b]	19 sur 31 (61 %)[b]	13 sur 16 (81 %)[b]	9 sur 14 (64 %)[b]	3 sur 4 (75 %)[b]	50 % du total des projets démarrés dans l'année présentent une forte composante en développement durable

a Les projets démarrés en 2009-2010, mais n'ayant pas été soumis lors de l'appel de projets pour établir la programmation 2009-2010, n'ont pas été évalués pour le critère d'intégration des principes de développement durable.

b Une évaluation systématique du critère d'intégration des principes de développement durable pour tous les projets démarrés en 2010-2011, en 2011-2012, en 2012-2013, en 2013-2014 et en 2014-2015 a été effectuée.

Commentaire :

→ Parmi les quatre projets de recherche démarrés dans l'année et soumis à la procédure d'analyse, 75 % comprennent une forte composante en développement durable. La cible a donc été atteinte en 2014-2015.

LA DIRECTIVE POUR LA PRISE EN COMPTE DES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LES ACTIONS STRUCTURANTES MENÉES PAR LE MINISTÈRE

L'article 6 de la Loi sur le développement durable indique que, afin de mieux intégrer la recherche d'un développement durable dans leurs sphères d'intervention, les ministères doivent considérer 16 principes dans le cadre de leurs actions. Pour introduire progressivement cette obligation, le Ministère a offert une formation qui a doté le personnel ciblé de l'organisation de compétences et d'outils lui permettant de tenir compte de ces principes dans les actions structurantes menées par le Ministère, et ce, en cohérence avec la démarche gouvernementale.

ADOPTION DE LA DIRECTIVE IDENTIFIANT LES ACTIONS STRUCTURANTES ET CONFIRMANT LA PRISE EN COMPTE DES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

PADD 3

2013-2014	CIBLE 2013-2014
La Directive a été adoptée en janvier 2014	Adoption de la directive avant le 1er avril 2014

Commentaire :

→ La Directive pour la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées par le ministère des Transports du Québec a été adoptée en janvier 2014. Elle est applicable à partir du 1er avril 2014. D'une part, elle définit une action structurante comme : « l'élaboration ou la révision de politiques, stratégies, plans d'action, projets de loi et programmes d'aide soumis au Bureau de la sous-ministre du Ministère pour approbation par le Conseil des ministres et le Conseil du trésor ». D'autre part, elle établit un processus formel de prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées au Ministère.

POURCENTAGE DES ACTIONS STRUCTURANTES MENÉES PAR LE MINISTÈRE AYANT FAIT L'OBJET D'UNE PRISE EN COMPTE DES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

PADD 4

2014-2015	CIBLE 2014-2015
73 %	100 %

Commentaires :

→ Conformément à la Directive pour la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées par le ministère des Transports du Québec, une grille de cadrage et de bonification des actions structurantes doit être complétée par l'équipe responsable de l'élaboration ou la révision de politiques, de stratégies, de plans d'action, de projets de loi et de programmes d'aide. Par la suite, une fiche d'attestation de la prise en compte des principes de développement durable est signée par le directeur concerné. Celle-ci est finalement transmise au Bureau de la sous-ministre, en annexe des autres documents soumis au dossier pour approbation.

→ En 2014-2015, 11 actions structurantes ont été identifiées, dont 8 étaient accompagnées d'une fiche d'attestation de la prise en compte des principes de développement durable lors de la transmission au Bureau de la sous-ministre. Parmi ces 11 actions, 2 ont été soumises au Bureau de la sous-ministre à 2 reprises durant la période visée, afin d'y effectuer des révisions mineures. Aux fins de ce calcul, celles-ci n'ont été comptabilisées qu'une fois.

LA GESTION ENVIRONNEMENTALE

La Politique administrative pour un gouvernement écoresponsable, signée le 16 juin 2009 par le secrétaire général du Conseil exécutif, avait pour objet d'inciter l'administration publique à mener des actions et à adopter des pratiques concrètes de gestion environnementale et d'acquisitions écoresponsables.

PADD 12

Afin de s'assurer que l'environnement et le développement durable sont adéquatement considérés dans l'ensemble de ses produits, services et activités, le Ministère s'est notamment engagé à adopter une approche globale par l'implantation d'un système de gestion environnementale. L'implantation d'un tel système, selon le modèle ISO 14001, comporte quatre étapes : la planification, la mise en œuvre, le contrôle et l'évaluation. La cible fixée pour cette action a été atteinte en 2013-2014. Le système de gestion environnemental a bel et bien été mis en œuvre (100 %).

ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DE MESURES OU D'ACTIVITÉS CONTRIBUANT À L'ATTEINTE DES OBJECTIFS NATIONAUX DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

PADD 13

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE
6	8	8	11	13	13	Nombre de mesures ou d'activités mises en œuvre pour contribuer directement à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale

Commentaires :

Les mesures ou activités suivantes ont été mises en œuvre ou ont été poursuivies en 2014-2015 :

1. Mise à la disposition de salles de visioconférence pour la majorité des employés.
2. Utilisation d'un système automatique de réglage de l'éclairage et de la ventilation ainsi que d'interrupteurs à détection de mouvements au siège social du Ministère, à Québec.
3. Implantation d'un système de récupération des piles domestiques au siège social du Ministère et poursuite de la récupération multimatières (papier ou carton, verre, métal, plastique) accessible à 80 % des employés au minimum.
4. Élimination de la consommation d'eau embouteillée par l'utilisation de refroidisseurs d'eau reliés au système des municipalités.
5. Réemploi du mobilier jusqu'à la fin de sa vie utile et retour systématique des cartouches d'imprimantes vides au fournisseur, conformément au guide d'achat et à la déclaration des biens excédentaires du Centre de services partagés du Québec.
6. Configuration des imprimantes en mode recto verso.

7. Utilisation des technologies suivantes au parc roulant du Ministère, lorsque possible :
   - limiteur de ralenti moteur pour véhicules légers et camions qui oblige l'arrêt du moteur du véhicule tout en permettant l'utilisation des accessoires électriques;
   - antirouille biodégradable, sans produits pétroliers et n'ayant pas besoin d'être réappliqué annuellement pour protéger les châssis et les composants des camions lourds;
   - huile synthétique à haut rendement dans le rouage d'entraînement des camions (réduction de la consommation de carburant de 1 %);
   - produit d'huile biodégradable pour rétrocaveuses ou pelles susceptibles de contaminer les cours d'eau;
   - support de flèche aérodynamique pour les fourgonnettes (design et expérimentation);
   - véhicules hybrides rechargeables.
8. Intégration des technologies suivantes au parc roulant du Ministère :
   - transmissions automatisées pour camions lourds;
   - limiteur de puissance moteur pour camions lourds.
9. Mise à jour du modèle d'analyse de la consommation de carburant par kilomètre parcouru pour les principales catégories de véhicules lourds et légers du Centre de gestion de l'équipement roulant.
10. Mise en œuvre des mesures du rapport visant la réduction de la consommation de carburant des véhicules du Ministère.
11. Mise en ligne de la Directive sur l'utilisation des véhicules qui comprend notamment des mesures visant la réduction de la consommation de carburant.
12. Diffusion d'information et d'outils visant à privilégier l'organisation d'événements écoresponsables.
13. Sensibilisation du personnel aux meilleures pratiques de consommation d'eau potable.

LES PRATIQUES D'ACQUISITIONS ÉCORESPONSABLES

ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DE PRATIQUES D'ACQUISITIONS ÉCORESPONSABLES

PADD 14

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE
5	11	14	15	17	17	Nombre des pratiques d'acquisitions écoresponsables

Les pratiques d'acquisitions écoresponsables suivantes ont été mises en œuvre ou ont été poursuivies en 2014-2015 :

1. Utilisation d'un abat-poussière conforme aux dispositions de la norme environnementale NQ 2410-300 sur les routes gravelées.
2. Demandes du Ministère à ses fournisseurs de documenter leurs procédures de nettoyage ou d'élimination des contenants de peinture de marquage pour les émulsions de bitume et, dans certains cas, pour les enrobés à la tonne.
3. Utilisation de peinture à base d'eau en remplacement de la peinture à l'alkyde pour répondre aux besoins en matière de signalisation.
4. Intégration d'une exigence de conformité à la norme NQ 2410-300 relativement aux abat-poussières certifiés de type organique utilisés par les aérodromes nordiques sous la responsabilité du Ministère.
5. Composition du parc informatique du Ministère d'au moins 80 % d'appareils répondant aux critères *Electronic Product Environmental Assessment Tool*.
6. Acquisition d'imprimantes répondant aux critères environnementaux prévus à l'offre permanente du Centre de services partagés du Québec.
7. Acquisition de papiers fins contenant au moins 30 % de fibres postconsommation et de fournitures de bureau contenant au moins 10 % de fibres postconsommation.

8. Utilisation de papier recyclé contenant au moins 50 % de fibres postconsommation dans 87 % des contrats d'impression.

9. Acquisition de cartouches d'impression réusinées.

10. Location auprès du Centre de gestion de l'équipement roulant de 24 berlines hybrides, de 66 berlines hybrides rechargeables, de 65 utilitaires hybrides, de 13 camionnettes hybrides et de 4 camions lourds hybrides.

11. Mise à la disposition, par le Centre de gestion de l'équipement roulant, d'une équipe de conseillers à la clientèle proposant aux usagers des véhicules plus respectueux de l'environnement.

12. Ajout d'un agent de prétrempage au sel de déglaçage susceptible de réduire les quantités de sel utilisées. Projet pilote amorcé en 2009-2010 et toujours en cours. Poursuite de l'élaboration d'une orientation ministérielle basée sur les spécifications intérimaires déterminées en 2013-2014.

13. Poursuite de la démarche structurée de pratiques d'acquisitions écoresponsables au Service des acquisitions.

14. Intégration d'une marge préférentielle accordée selon des critères de développement durable dans les appels d'offres pour les approvisionnements. La possibilité de marge a été introduite pour les glissières rigides en béton, les émulsions de bitume, les produits de colmatage de fissures et les supports de délinéateurs de type L7X. Pour le bois traité, cette possibilité de marge est offerte depuis nombre d'années.

15. Possibilité de se procurer des bitumes prêts à l'emploi et, depuis 2013-2014, des enrobés tièdes qui requièrent moins d'énergie pour le chauffage lors de la fabrication.

16. Acquisition de balises flexibles plus durables et limitant la quantité de matières résiduelles pour les glissières de sécurité.

17. Diffusion, dans l'intranet ministériel, d'informations visant à favoriser l'acquisition de services d'hébergement dans des établissements certifiés Réservert.

LA RÉDUCTION, LE RÉEMPLOI, LE RECYCLAGE ET LA VALORISATION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

Considérant l'importance de poursuivre la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles avant de procéder à leur élimination lors de travaux routiers, le Ministère s'est engagé à suivre cinq indicateurs[31] témoignant de ses efforts en la matière, dont trois d'entre eux sont reliés aux chaussées.

POURCENTAGE D'ENROBÉS À CHAUD CONTENANT DES GRANULATS BITUMINEUX CONCASSÉS[a]

PADD 16a

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE
S. O.	29,6	35,7	40,4	56,1	67,6	25 % en 2013

a Les résultats présentés sont calculés à partir de données concernant l'année civile.

Commentaire :

→ En 2014-2015, la quantité d'enrobés à chaud ou tièdes contenant des granulats bitumineux recyclés ou concassés a atteint 2,0 millions de tonnes métriques. La proportion d'enrobés à chaud de cette nature par rapport à la quantité totale d'enrobés produite (3,0 millions de tonnes métriques) est de 67,6 %.

POURCENTAGE DE GRANULATS RECYCLÉS DANS LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES[a]

PADD 16b

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE
S. O.	6,4	8,1	7,3	8,1	10,9	8 % en 2013

a Les résultats présentés sont calculés à partir de données concernant l'année civile.

Commentaires :

→ On entend par le terme « infrastructures routières » tous les ouvrages liés à la chaussée. Cet indicateur inclut donc les données des indicateurs 16a (quantité de granulats bitumineux recyclés utilisés dans la fabrication d'un nouvel enrobé) et 16c (quantité de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée) ainsi que les quantités de granulats recyclés utilisés dans les remblais, dans les enrochements et dans des ouvrages situés aux abords des routes tels que des monticules antibruit.

31. L'indicateur 15 du Plan d'action de développement durable 2009-2015 (État de réalisation [élaboration et publication] d'indicateurs et de cibles) n'est pas présenté, puisque sa réalisation s'est concrétisée par l'adoption de l'indicateur 16 du Plan d'action de développement durable 2009-2015.

- En 2014-2015, la quantité totale de granulats utilisés dans les infrastructures routières a été de 14,7 millions de tonnes métriques et la quantité de granulats recyclés qui y ont été incorporés a été de 1,6 million de tonnes métriques. Le pourcentage de granulats recyclés utilisés dans les infrastructures routières est donc de 10,9 %. L'amélioration du résultat par rapport à l'exercice précédent s'explique par une augmentation de 50 % des quantités de granulats recyclés utilisés au niveau de la structure de chaussée.

POURCENTAGE DE GRANULATS RECYCLÉS UTILISÉS DANS LA STRUCTURE DE CHAUSSÉE[a]

PADD 16c

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE
S. O.	8,4	9,8	8,3	8,8	13,3	10 % en 2013

a Les résultats présentés sont calculés à partir de données concernant l'année civile.

Commentaires :

- La structure de chaussée inclut la couche de fondation, la couche de sous-fondation, les accotements ainsi que les coussins et l'enrobage des conduites.

- Une large part des granulats recyclés sont réutilisés dans les matériaux granulaires constituant la couche de fondation de la chaussée, principalement grâce à la technique de décohésionnement, qui consiste à broyer directement sur la chaussée avec un équipement spécialisé une égale épaisseur d'enrobé avec une égale épaisseur de matériau granulaire de la couche de fondation existante.

- En 2014-2015, la quantité totale des matériaux granulaires utilisés dans la structure de chaussée a été de 9,0 millions de tonnes métriques et la quantité de granulats recyclés qui y ont été incorporés a été de 1,2 million de tonnes métriques. Le pourcentage de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée est donc de 13,3 %. La cible a été atteinte en 2014-2015, en raison d'une augmentation des granulats recyclés produits par la technique de décohésionnement des chaussées comparativement à 2013-2014.

POURCENTAGE DE PONTS ACIER-BOIS REMPLACÉS ANNUELLEMENT PAR DES PONTS D'UN AUTRE TYPE (SANS BOIS TRAITÉ SOUS PRESSION)

PADD 16d

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE
S. O.	29	38	34	42	41	25 % en 2013

Commentaire :

→ En 2014-2015, ce sont 39 ponts acier-bois qui ont été remplacés. De ce nombre, 16 (41 %) l'ont été par un autre type de pont qu'acier-bois.

QUANTITÉ DE REBUTS MÉTALLIQUES RECYCLÉS ANNUELLEMENT PAR LE MINISTÈRE (EN TONNES MÉTRIQUES)

PADD 16e

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
S. O.	S. O.	3 057	2 591	3 377	2 863

Commentaires :

→ La quantité de rebuts métalliques recyclés par le Ministère en 2014-2015 est de 2 863 tonnes métriques, d'une valeur totale d'un peu plus de 1,3 million de dollars. Le recyclage évite que ces rebuts soient envoyés dans un dépotoir ou dans un site d'enfouissement sanitaire.

→ Bien que les quantités de rebuts métalliques (en tonne métrique) en 2014-2015 soient moindres que celles de l'exercice précédent, le prix moyen des métaux, principalement ceux de la ferraille et de l'aluminium ont, quant à eux, augmenté. La diminution de la quantité de rebuts métalliques par rapport à 2013-2014, qui consiste principalement en de la ferraille, s'explique notamment par une diminution du nombre de glissières remplacées en 2014-2015.

LE PLAN D'ACTION GOUVERNEMENTAL POUR L'ACCOMPAGNEMENT-CONSEIL DES ORGANISMES MUNICIPAUX DANS LEURS DÉMARCHES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

PADD 20

Le Ministère participe aux travaux de la Table d'accompagnement-conseil auprès des organismes municipaux. Cette table interministérielle avait élaboré le Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement-conseil des organismes municipaux dans leurs démarches de développement durable couvrant l'horizon 2009-2013. L'ensemble des dispositions du Plan d'action gouvernemental auxquelles le Ministère participait a été appliqué et la cible pour cet indicateur a ainsi été atteinte au cours de l'exercice 2012-2013.

Le Plan d'action a été prolongé pour la période 2013-2015, en cohérence avec la Stratégie gouvernementale de développement durable 2009-2013, qui a également été prolongée jusqu'au 31 décembre 2014. Il comporte dorénavant six nouvelles actions qui s'inscrivent dans les mêmes axes d'intervention que le plan précédent. En tant que membre de cette Table, le Ministère a contribué à l'atteinte des six cibles fixées pour ces actions.

PS Plan stratégique 2013-2015

PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015

Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

LA VISION QUÉBÉCOISE DES TRANSPORTS À L'HORIZON 2040

La Vision 2040 est une feuille de route qui s'inscrit dans le concept de mobilité durable et qui vise à répondre aux principaux défis auxquels le système de transport québécois doit faire face maintenant et au cours des prochaines décennies. Ces défis résultent du constat des besoins en transport à satisfaire, des impacts à atténuer et des façons de faire à modifier au regard du contexte actuel et des grandes tendances sociales, économiques et environnementales.

Elle comprend un ensemble de balises qui s'inscrivent dans les initiatives passées, présentes et en cours d'élaboration au Ministère, ainsi que dans la foulée des priorités gouvernementales en transport. Ces balises donnent un sens, une direction, à l'action du Ministère, lui permettant de poursuivre les activités en cours dans un esprit de continuité, tout en amorçant les mesures requises pour relever les défis de demain.

La Vision se veut un élément mobilisateur pour le Ministère et ses partenaires dans la recherche et la mise en place de solutions porteuses pour les citoyens et les collectivités de l'ensemble du Québec.

POURCENTAGE DE RÉALISATION (ÉLABORATION ET PUBLICATION) DE LA VISION

PADD 26

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	**2014-2015**	CIBLE
20	50	85	85	85	85	100 % de la Vision réalisée en 2010

Commentaire :

→ Le Ministère a opté pour un horizon 2030 lors des premières réflexions portant sur la Vision québécoise des transports, entamées en 2007. En 2014-2015, le Ministère a poursuivi l'élaboration de la Vision en tenant compte des commentaires recueillis en 2013-2014 lors des consultations internes portant sur une proposition préliminaire. Plusieurs années s'étant écoulées depuis le début du projet, il a été suggéré, lors de ces consultations, de repousser l'horizon à 2040 afin que la Vision demeure un objectif à long terme.

LA PORTE CONTINENTALE ET LE CORRIDOR DE COMMERCE ONTARIO-QUÉBEC

L'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec[32] fait suite à la signature d'un protocole d'entente par les ministres des Transports du Québec, de l'Ontario et du Canada, le 30 juillet 2007. Ce protocole a pour objectif de définir une stratégie d'intervention accompagnée d'un plan d'action visant le développement d'un système de transport intégré, durable, sûr et concurrentiel pour soutenir le commerce international.

POURCENTAGE DE RÉALISATION (ÉLABORATION ET PUBLICATION) DE LA STRATÉGIE DE LA PORTE CONTINENTALE ET DU CORRIDOR DE COMMERCE ONTARIO-QUÉBEC

PADD 27

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE
40	40	40	40	40	40	100 % de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec sera réalisée en 2010

Commentaires :

→ Au moment de l'élaboration de cet indicateur du Plan d'action de développement durable, la stratégie de la Porte continentale comprenait également un plan d'action. Depuis, le document sur la stratégie a été scindé en deux documents distincts, soit une stratégie et un plan d'action (qui serait révisé sur une base annuelle). Le document portant sur la stratégie est terminé et a été entériné par les trois gouvernements (Québec, Ontario et Canada) mais n'a pas été publié. La préparation du premier plan d'action annuel avait été amorcée en 2010-2011 mais n'a pas été achevée.

PADD 28

→ Comme le calcul du potentiel de réduction et d'évitement des émissions de gaz à effet de serre dépend de la réalisation de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, aucune évaluation ne peut être effectuée pour 2014-2015.

32. Le lecteur est invité à consulter le site Web www.portecontinentale.ca pour en savoir davantage.

ORIENTATION 2
ASSURER AUX USAGERS DES SYSTÈMES DE TRANSPORT SÉCURITAIRES

AXE D'INTERVENTION 1
SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OBJECTIF 2.1
Contribuer à améliorer le bilan routier

Le Québec a fait d'importants progrès au cours des dernières décennies dans l'amélioration de son bilan routier. Depuis 1973, le nombre de décès sur les routes a chuté de 84,8 %, passant de 2 209 à 336 en 2014.

La Table québécoise de la sécurité routière[33], créée en 2005, et l'Année de la sécurité routière, en 2007, ont marqué des tournants. C'est dans cette foulée qu'a vu le jour, notamment, l'utilisation des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges[34], dont le projet pilote instauré en 2009 s'est avéré un succès. En mai 2011, le Québec a souligné son adhésion à la Décennie d'action pour la sécurité routière, proclamée pour la période 2011-2020 par l'Assemblée générale des Nations Unies. En parallèle, le Ministère a entrepris des travaux préparatoires au Plan d'action en matière de sécurité routière afin de positionner le Québec parmi les chefs de file mondiaux en sécurité routière.

En 2014-2015, le Ministère a réalisé des investissements de 559 millions de dollars en sécurité routière. Près de 4,4 milliards de dollars ont été investis au cours des cinq dernières années (2010-2011 à 2014-2015), soit près de 0,9 milliard de dollars en moyenne annuellement.

Le Ministère a poursuivi la réalisation des mesures adaptées aux problématiques régionales, puisque leur efficacité sur l'amélioration de la sécurité de l'environnement routier est reconnue. Les réalisations pour l'année 2014-2015 sont les suivantes[35] :

- → correction de l'orniérage : 467 km ;
- → installation/remplacement de glissières de sécurité : 284,7 km ;
- → remplacement des extrémités de glissières sur tous types de route : 2 292 unités ;
- → installation/remplacement de panneaux de petite signalisation : 54 843 panneaux ;
- → marquage (taux de présence sur les routes au printemps) : 92 %.

Par ailleurs, fort de l'adhésion de la population et du bilan positif du projet pilote qui s'est amorcé en août 2009, le Ministère a confirmé l'utilisation permanente des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges[36]. Il a annoncé leur déploiement progressif, avec l'ajout de 36 appareils aux 15 déjà en place, dont certains seront utilisés en zones urbaines, à l'occasion d'un projet pilote.

Ces réalisations montrent toute l'importance que le Ministère accorde à l'amélioration de la sécurité routière sur son réseau.

33. Celle-ci réunit près de 50 membres, représentant notamment les usagers de la route, les milieux municipaux, policiers, universitaires et hospitaliers ainsi que les ministères et les organismes gouvernementaux.

34. RLRQ, chapitre C-24.2 : « Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. »

35. L'action 3.1 du Plan d'action de développement durable 2009-2015 (« Publier et mettre en œuvre le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 — Volet environnement routier ») ainsi que les indicateurs s'y rattachant ne sont plus suivis dans le cadre du rapport annuel de gestion, puisque ce plan d'action s'est terminé le 31 mars 2012. Toutefois, le Ministère continue de comptabiliser ses réalisations à l'égard des mesures mises en œuvre dans ce dernier.

36. Les sommes perçues à la suite d'infractions constatées par ces appareils sont versées au Fonds de la sécurité routière. Ce fonds vise à financer des mesures ou des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

LES DÉCÈS ET LES BLESSÉS GRAVES

RÉDUCTION DE LA MOYENNE TRIENNALE DES DÉCÈS ET DES BLESSÉS GRAVES PAR RAPPORT À LA MOYENNE 2009-2011[a] (%)

PS 16

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015[d]
Décès[b,c]	-6	-12	-22	-12
Blessés graves[c]	-4	-12	-19	-12

a En moyenne, sur la période 2009 à 2011, 489 décès et 2 171 blessés graves ont été dénombrés sur l'ensemble des routes du Québec.

b Les données relatives aux décès ont été révisées par la Société de l'assurance automobile du Québec à la lumière de validations supplémentaires effectuées à partir des données du Fonds d'assurance automobile du Québec et du Bureau du coroner. Des ajustements ont été apportés à la définition d'un décès de la route, afin de la rendre conforme à la norme généralement reconnue à l'international, laquelle prévoit que la notion de décès inclut les décès survenus dans les 30 jours suivant l'accident. Les données pour la période de 2007 à 2011 ont donc été révisées, tandis que les données pour 2012, 2013 et 2014 demeurent provisoires.

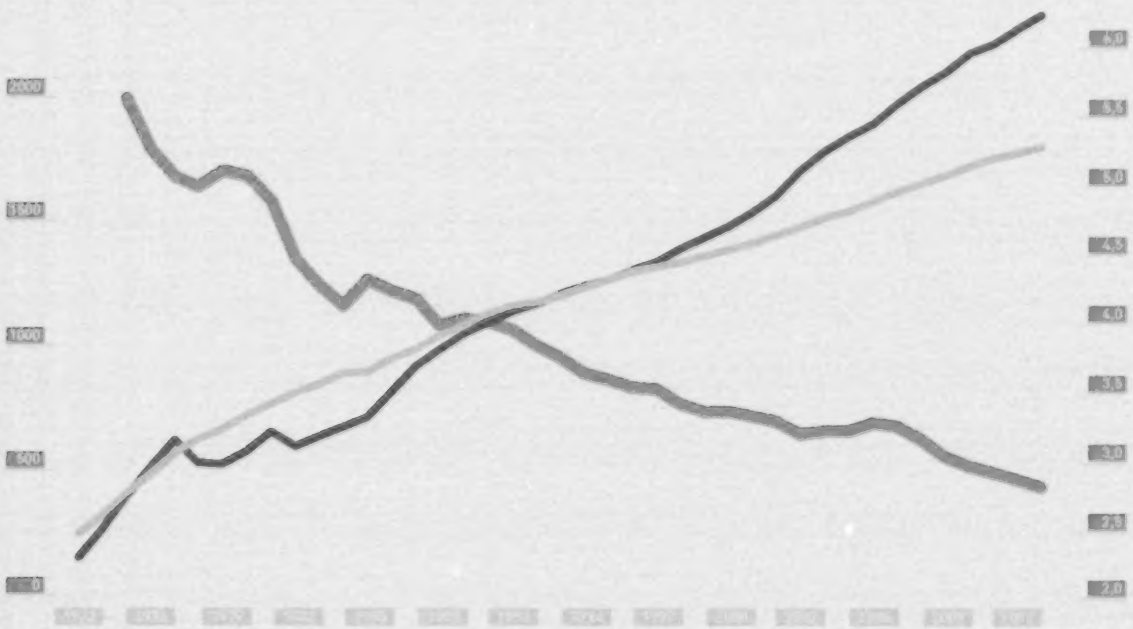
c Les statistiques ont été calculées à partir des données de la Société de l'assurance automobile du Québec. Celles présentées et utilisées pour établir les moyennes peuvent différer légèrement des rapports précédents, car de nouvelles données peuvent être recueillies par la Société de l'assurance automobile du Québec après leur publication (Bilan routier de la Société de l'assurance automobile du Québec publié annuellement).

d Variation de la moyenne des années civiles de la période de trois ans se terminant dans l'exercice visé par le présent rapport.

Commentaire :

→ Malgré la hausse du nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois, le bilan routier de l'ensemble du Québec s'est amélioré pour la huitième année consécutive et enregistre son plus bas taux de mortalité sur les routes. Le nombre de personnes décédées dans un accident de la route a diminué de 14,1 %, s'établissant à 336 décès, soit 55 de moins qu'en 2013. Le nombre de blessés graves a également connu une baisse en 2014. On dénombre 1 573 blessés graves, soit 8,7 % de moins qu'en 2013.

MOYENNE TRIENNALE DES DÉCÈS (AXE DE GAUCHE) EN COMPARAISON DU NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION ET DE TITULAIRES DE PERMIS (AXE DE DROITE EN MILLIONS)



RÉDUCTION DE LA MOYENNE BIENNALE DU NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS ET GRAVES EN ZONES DE TRAVAUX ROUTIERS PAR RAPPORT À LA MOYENNE 2011-2012[a] (%)

PS 17

2013-2014	2014-2015[b]	CIBLE 2014-2015[c]
-35	-39	-12

a Ce bilan comprend les accidents de véhicules routiers impliquant un usager de la route à l'approche et à l'intérieur des zones de travaux routiers de l'ensemble du Québec, ce qui ne comprend pas uniquement les chantiers du Ministère. Selon les données comparables disponibles pour 2011 et 2012, ce bilan concerne 55 accidents en moyenne par année.
b Le résultat de 2014-2015 est calculé à l'aide des bilans des années civiles 2013 et 2014.
c Variation de la moyenne des années civiles de la période de deux ans se terminant dans l'exercice visé par le présent rapport.

Commentaires :

→ Les chantiers routiers modifient les conditions de circulation des usagers de la route, notamment en raison de la mise en place d'entraves à la circulation, mais surtout de la présence de signaleurs et de travailleurs sur la route. Assurer la sécurité en zone de travaux constitue un défi de taille, puisque les entraves exposent à la fois les travailleurs et les conducteurs à divers risques.

→ Conscient de cette situation, le Ministère travaille sur plusieurs plans afin d'améliorer la sécurité de tous. Le Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers témoigne concrètement de cette préoccupation. Il constitue un guide essentiel à la réalisation de chantiers plus sécuritaires.

→ De plus, en vertu du Code de la sécurité routière, les amendes sont doublées pour quiconque dépasse la limite de vitesse affichée sur un panneau orange dans les zones de travaux routiers.

→ Par sa campagne « Quand c'est orange, on redouble de prudence », le Ministère souhaite que les conducteurs prennent conscience des risques réels, pour leur sécurité ainsi que celle des signaleurs et des travailleurs, de ne pas respecter la signalisation orange et les consignes de sécurité.

→ En 2014-2015, 36 accidents mortels ou avec blessés graves survenus à l'approche et à l'intérieur d'une zone de travaux et impliquant au moins un usager de la route ont été dénombrés. Il s'agit d'une hausse par rapport aux données de l'année 2013 qui recensaient 31 accidents. Il s'agit toutefois d'une diminution par rapport aux années 2011 et 2012. En fait, on en dénombrait 68 en 2011 et 41 en 2012. Lors de l'établissement de la cible, le nombre d'accidents survenus en 2011 et en 2012 a été considéré. Or, le nombre d'accidents en 2011 a été notablement plus élevé que celui des 3 années suivantes. Par conséquent, la cible 2014-2015 semble sous-estimée.

LA CORRECTION DES SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION

NOMBRE DE SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION CORRIGÉS

PS 18

2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
25	13	12	20/an en moyenne

Commentaires :

→ Au cours de l'année 2014-2015, une somme de 246,3 millions de dollars a été consacrée à la réalisation de projets qui incluent la correction de 41 sites à potentiel d'amélioration[37]. Les investissements couvrent les frais pour toutes les activités nécessaires à la correction de ces sites, tels que les travaux et les activités immobilières de même que les honoraires professionnels.

→ Parmi les 41 sites ayant fait l'objet d'investissement en 2014-2015, 12 sites ont vu leurs travaux terminés (voir la liste de ces sites à l'annexe III). Bien que le nombre de sites corrigés soit moindre pour 2014-2015, il est à noter que pour les 5 dernières années (2010-2011 à 2014-2015), une moyenne de près de 18 sites ont été corrigés annuellement.

→ L'atteinte de cette cible est directement liée à la réalisation de travaux. Différentes circonstances peuvent retarder le début ou l'avancement des travaux et ainsi influer sur le nombre de sites où les travaux ont pu être réalisés au cours d'une année. En raison de la complexité de certaines interventions, les travaux s'échelonnent généralement sur plus d'un an.

LES APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

NOMBRE D'APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ EN FONCTION[a]

PS 19

2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
15	15	15	51

a La mesure ne renseigne pas sur les appareils qui pourraient avoir été « hors service » pendant une période donnée de l'année concernée, par exemple en raison d'une défectuosité technique ou d'une période d'entretien.

Commentaires :

→ En juin 2012, la Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives a été sanctionnée, confirmant la permanence de l'utilisation des appareils de contrôle automatisé sur le réseau routier québécois. La Loi autorise aussi que ces appareils puissent être utilisés en tout temps dans les zones scolaires et dans les zones de travaux routiers.

→ En mars 2013, un appel d'offres public a été publié pour procéder à l'acquisition de 37 appareils au cours de l'année. Cet appel d'offres a été précédé d'un avis d'intention acheminé à 17 fournisseurs potentiels. Un seul soumissionnaire a déposé une offre et, au regard de cette soumission, l'écart entre l'estimation du coût d'achat et le prix proposé était trop important. Le Ministère a donc choisi de revoir son approche. Il a réévalué son appel d'offres ainsi que certaines exigences techniques afin de susciter un plus grand nombre de soumissions et, à terme, de réduire le coût d'acquisition. Ainsi, en juin 2014, le Ministère a annoncé le lancement d'un nouvel appel d'offres.

→ En mars 2015, la firme CGI-Néolect Société en participation a été retenue comme fournisseur de services pour l'acquisition et l'entretien de 37 nouveaux appareils pour une période de 10 ans, à un coût de près de 30 millions de dollars.

37. Site d'un accident mortel, d'accidents graves ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents où les risques peuvent être réduits de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure, soit par la correction d'une courbe, d'une pente ou d'une intersection, l'installation de feux de circulation ou de glissières de sécurité, etc.

LE MARQUAGE SUR LES ROUTES

Lors de l'entretien d'été, le Ministère vise à améliorer en priorité certains éléments critiques liés à la sécurité des usagers, dont la qualité du marquage[38] sur la chaussée. En effet, le marquage facilite la circulation et entraîne un effet bénéfique indéniable sur le plan de la sécurité routière.

Des orientations ministérielles ont été adoptées afin d'assurer la durabilité du marquage sur tout le territoire du Ministère :

→ utilisation de l'époxy sur tous les nouveaux enrobés, y compris ceux qui ont été marqués à l'alkyde après le 15 octobre ;

→ utilisation de l'époxy incrusté pour le réseau de très grande densité, soit de plus de 50 000 de débit journalier moyen annuel ;

→ utilisation de l'époxy incrusté bicouche (blanc sur noir) sur les chaussées en béton de ciment ;

→ utilisation de la peinture à l'eau sur tout le reste du réseau avant le 15 octobre et, après cette date, utilisation de l'alkyde.

TAUX DE CONFORMITÉ DE LA PRÉSENCE DU MARQUAGE SUR LES ROUTES AU PRINTEMPS (%)

PS 20

2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
93	93	92	95

Commentaires :

→ Au total, 84 279 km de lignes ont été inspectés au printemps 2015, et 92 % d'entre elles ont été considérées comme conformes. Les résultats de 2015 montrent que le Ministère a maintenu un taux de conformité semblable aux deux dernières années, mais légèrement sous la cible ministérielle inscrite au Plan stratégique qui était de 95 %. Il est à noter que pour être considérée comme conforme, une ligne doit avoir un taux de présence minimum de 50 %.

→ La cible établie pour 2014-2015 n'a pu être atteinte notamment en raison de :

- l'état du revêtement à certains endroits (fissurations ou dégradation) qui crée une détérioration plus rapide du marquage ;
- plusieurs kilomètres de lignes qui n'ont pas été rafraîchis durant la saison précédente en raison de contraintes opérationnelles et climatiques. Le rafraîchissement vise à assurer la visibilité des lignes et à augmenter leur durabilité. Par conséquent, le fait de ne pas les rafraîchir influence à la baisse le taux de conformité observé au printemps suivant ;
- l'utilisation de la peinture à base d'alkyde après le 15 octobre, procure une moins grande durabilité que les produits utilisés plus tôt durant la saison (peinture à base d'eau et résine époxydique). Sur les nouvelles couches d'usures complétées à l'automne, la résine époxydique et la peinture à base d'eau ne peuvent donc généralement plus être appliquées en raison des conditions météorologiques et routières.

→ Les résultats, depuis 2007-2008, sont basés sur des longueurs de segments inspectées relativement constantes. En effet, les longueurs de réseau inspectées ont varié de 77 646 km à 84 279 km, selon les années.

L'ENTRETIEN HIVERNAL DES ROUTES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR

L'entretien hivernal des routes du réseau du Ministère est effectué selon des exigences de qualité qui assurent des déplacements sécuritaires et fonctionnels. Plus de 80 % de l'entretien hivernal est effectué par des tiers, principalement par des entrepreneurs ou par les municipalités. La reddition de comptes porte exclusivement sur la performance des entrepreneurs en entretien hivernal, puisque la majorité des ressources consenties aux ententes contractuelles sont assignées au secteur privé. Le respect des exigences du Ministère est évalué à partir de 19 critères distincts, dont les plus importants portent sur la qualité des opérations effectuées et, de ce fait, sur le service rendu à la population.

38. Le marquage consiste à tracer des lignes sur la chaussée pour délimiter les voies de circulation et pour indiquer les mesures à prendre afin d'assurer le bon usage de la route et la sécurité de ceux et celles qui l'empruntent.

PROPORTION DES ENTREPRENEURS EN ENTRETIEN HIVERNAL RÉPONDANT BIEN AUX EXIGENCES CHAQUE ANNÉE (%)

PS 21

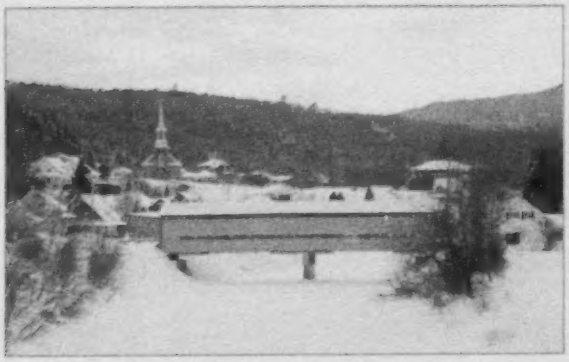
2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
92,3	89,7	94,0	100

Commentaires :

→ Afin d'atteindre la cible établie pour 2014-2015, la totalité des entrepreneurs doit obtenir un taux moyen de respect des exigences pour l'entretien hivernal des routes égal ou supérieur à 80 %. Ce taux est fonction, en grande partie, des demandes d'ajustement ou d'interventions préventives ainsi que des avertissements et des avis de réprimande délivrés à chaque entrepreneur.

→ Durant la saison hivernale 2014-2015[39], pour 21 des 352 contrats, les entrepreneurs ont obtenu une cote inférieure à 80 % comparativement à 36 des 350 contrats pour la saison précédente (2013-2014).

LES AIRES DE SERVICE ET LES VILLAGES-RELAIS



La municipalité de L'Anse-Saint-Jean est un village-relais reconnu par le Ministère. Source : Photothèque du ministère des Transports du Québec.

OVT La mise en place d'un nouveau réseau de « parcs routiers » devrait offrir aux usagers de la route des sites d'arrêt sécuritaires accessibles en tout temps (à toutes les heures de déplacement), sur le réseau routier stratégique du Québec, dont 33 aires de service (surtout sur les autoroutes), environ 45 villages-relais, 26 belvédères et 6 aires de stationnement pour véhicules lourds.

Au 31 mars 2015, 9 aires de service modernisées ont été aménagées aux abords des autoroutes et 42 villages-relais ont été reconnus sur les routes nationales du Québec ou sur les routes nationales et régionales désignées « routes touristiques », contribuant ainsi à offrir des services (aires de repos et de restauration, distribution d'essence, stationnement, installations sanitaires, etc.) et de l'information pertinente aux usagers de la route dans le but d'améliorer la sécurité routière.

La mise en place d'un réseau de villages-relais favorise une approche intégrée de développement des activités et des équipements locaux. Il permet d'améliorer le cadre de vie économique, culturel et social du milieu, en plus d'offrir aux usagers de la route des lieux d'arrêt sécuritaires à intervalles réguliers ainsi qu'une diversité de services et une qualité d'accueil.

La Municipalité de Grande-Vallée s'est retirée à l'automne 2014 et celle de Lac-Bouchette a obtenu officiellement du ministre le statut de village-relais en janvier 2015.

LA SÉCURITÉ CIVILE

Afin d'assumer les responsabilités évoquées dans la mission Transports du Plan national de sécurité civile, qui consistent entre autres à fournir de l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises, le Ministère effectue une veille concernant les événements majeurs qui sont survenus sur son réseau. En ce qui concerne les événements qui ont reçu une attention particulière de la part du Ministère en matière de sécurité civile en 2014-2015, notons :

→ les conditions climatiques extrêmes d'avril et mai qui ont causé des avalanches, des inondations et des fermetures de routes dans les régions de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches, de la Côte-Nord et de Laurentides-Lanaudière ;

→ les feux de forêt de juin à Kawawachikamach sur la Côte-Nord ;

→ les inondations de juillet à Marsoui en Gaspésie où l'état d'urgence a été décrété ;

→ l'explosion d'un camion-citerne à Charlemagne dans Lanaudière qui a forcé la fermeture des autoroutes 40 et 640 ;

→ le déraillement d'un train en novembre dans la rivière Moisie sur la Côte-Nord qui a isolé les villages nordiques de Schefferville et Kawawachikamach.

39. La saison hivernale s'étend de septembre à mai.

PS Plan stratégique 2013-2015
PADD Plan d'action de développement durable 2009-2015
Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

ENJEU 2

LA PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS

ORIENTATION 3
ACCROÎTRE LA RIGUEUR, L'INTÉGRITÉ ET LA TRANSPARENCE AFIN D'OFFRIR AUX CITOYENS DES SERVICES DE QUALITÉ AU MEILLEUR COÛT

AXE D'INTERVENTION 1
Expertise

OBJECTIF 3.1
Réviser la structure organisationnelle pour renforcer l'expertise de l'État et assurer une gestion transparente et efficiente du réseau routier

L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX SUR LA CRÉATION D'UNE AGENCE DES TRANSPORTS

PS 22

Le projet de loi n° 68 sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec a été présenté à l'Assemblée nationale le 4 décembre 2013. La dissolution de l'Assemblée nationale, en mars 2014, a eu pour effet de mettre un terme à tous les mandats de l'Assemblée, y compris l'étude du projet de loi n° 68. Celui-ci n'a pas été représenté à l'Assemblée nationale en 2014-2015.

OBJECTIF 3.2
Renforcer la capacité organisationnelle

Le renforcement de l'expertise est une priorité pour l'État afin de se doter du savoir-faire de pointe en matière de travaux publics, qui est nécessaire au contrôle rigoureux de la gestion des infrastructures.

Les postes sont pourvus en fonction de la disponibilité de la main-d'œuvre pour répondre aux besoins des secteurs de vulnérabilité ciblés. Ces ressources supplémentaires sont surtout constituées d'ingénieurs et de techniciens des travaux publics, afin de permettre de hausser la proportion des travaux réalisés en régie en matière d'inspection, de conception, de surveillance et de vérification des travaux réalisés par des firmes de génie-conseil.

L'EMBAUCHE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LA COLLUSION ET LA CORRUPTION

NOMBRE D'EMPLOYÉS EMBAUCHÉS (CUMUL DES ÉQUIVALENTS TEMPS COMPLET AJOUTÉS DEPUIS LE 1er AVRIL 2012)

PS 23

2012-2013	2013-2014	2014-2014	CIBLE 2014-2015
153	462	581	612

Commentaires :

→ Depuis avril 2012, le Ministère a cumulé un total de 581 ressources spécifiquement affectées dans le cadre de la mise en œuvre des actions pour lutter contre la collusion et la corruption. Au cours de l'année, l'affectation de 127 ressources supplémentaires a été réalisée, tandis que 8 départs et mutations ont été constatés. L'augmentation nette de l'effectif embauché pour assurer la réalisation d'activités en régie est donc de 26 % (soit 119 ressources additionnelles).

→ Le 28 janvier 2015, le Conseil du trésor a établi de nouvelles orientations concernant les effectifs dans le secteur public. Les efforts déployés pour respecter ces orientations ont eu une incidence sur l'atteinte de la cible des 612 ressources supplémentaires prioritairement affectées au renforcement de l'expertise.

LES FORMATIONS ASSOCIÉES À L'EXPERTISE, À L'ÉTHIQUE ET À LA PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES CONTRATS PUBLICS

Tout en s'assurant de maintenir la formation associée à l'expertise du personnel, le Ministère offre des séances d'information, de sensibilisation et de formation à l'intention des gestionnaires et du personnel en matière d'éthique publique et de protection de l'intégrité des contrats publics. Assurer l'intégrité des contrats publics requiert que chaque employé soit en mesure de prévenir et de détecter les situations de collusion et de corruption. Le programme de formation à la protection de l'intégrité des contrats publics a été élaboré en collaboration avec l'Unité permanente anticorruption et le Secrétariat du Conseil du trésor.

EXPERTISE (NOMBRE ANNUEL DE JOURS-PERSONNES)

PS 24a

2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
16 016	20 401	12 411	16 000

Commentaires :

→ Le bilan de la formation est de 12 411 jours-personnes de formation, soit une moyenne de 1,9 jour de formation par personne. En 2014-2015, le Ministère a investi 3,6 millions de dollars en activités de formation et de perfectionnement. Ce montant inclut les coûts des ressources externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que les salaires.

→ La diminution du nombre de jours de formation, par rapport à l'année précédente, s'explique surtout par le fait que la plupart des formations spécifiques ont été tenues en 2013-2014, notamment pour la protection de l'intégrité des contrats publics. Moins de formations ont donc été offertes au cours du dernier exercice financier.

ÉTHIQUE (NOMBRE DE FORMATIONS ET DE PARTICIPANTS)

PS 24b

2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
27 et 693	28 et 1 102	34 et 1 115	40 et 800

Commentaire :

→ Au cours de l'exercice 2014-2015, 34 activités de formation à l'éthique publique ont permis de sensibiliser 1 115 employés. Bien que le nombre d'activités réalisées soit plus faible que prévu, la cible est largement dépassée en ce qui a trait au nombre de participants. Il est à noter que les présentations diffusées lors d'activités comme les journées d'accueil des nouveaux employés du Ministère permettent de rejoindre un plus grand nombre de participants lors d'une même séance.

PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES CONTRATS PUBLICS (NOMBRE DE PARTICIPANTS)

PS 24c

2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
156	2 013	961	1 500

Commentaires :

→ Avec la collaboration de l'Unité permanente anticorruption, le Ministère a mis en place une formation sur la protection de l'intégrité des contrats publics. Au 31 mars 2015, un total de 254 activités de formation avaient été tenues, dont 80 en 2014-2015, permettant ainsi de rejoindre un total de 3 130 participants. Pour des raisons logistiques, plusieurs sessions de formation ont été décalées après le 31 mars 2015, ce qui peut expliquer l'écart avec la cible.

→ En 2014-2015, le Ministère a également adapté cette formation afin qu'elle soit offerte au personnel ouvrier. Au 31 mars 2015, 36 sessions de formation avaient été tenues, permettant ainsi de rejoindre 462 participants.

LES TRAVAUX RÉALISÉS PAR DES RESSOURCES INTERNES

Amorcé en 2013, le développement de pôles d'expertise permet d'offrir des services à l'ensemble des directions territoriales, notamment pour :

→ l'estimation des honoraires professionnels et des coûts des travaux ;

→ l'analyse des bordereaux de soumission et des modifications aux contrats (avenants) ;

- l'évaluation et la gestion des risques à chaque étape de la réalisation des projets routiers ;
- la sécurité, la circulation, la signalisation et la géométrie ;
- la gestion des eaux pluviales[40].

Pour répondre aux besoins des secteurs de vulnérabilité ciblés, les ressources supplémentaires, principalement des ingénieurs et des techniciens des travaux publics, sont maintenant en poste. Ces ajouts permettent de hausser la proportion des travaux réalisés à l'interne en matière d'inspection, de conception, de surveillance et de vérification des travaux réalisés par des firmes de génie-conseil.

PROPORTION DES TRAVAUX RÉALISÉS PAR DES RESSOURCES INTERNES (%)

PS 25

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2014-2015
Surveillance des travaux routiers[a]	16	21	36	22
Préparation des projets[b]	41	41	53	50
Inspections générales des structures[c]	43	57	66	60
Inventaires liés à l'état du réseau routier	97	98	97[d,e]	98

a % = Valeur des travaux réalisés et surveillés à l'interne/Valeur totale des travaux réalisés[41].
b % = Valeur des travaux réalisés dont la préparation a été faite à l'interne/Valeur totale des travaux réalisés. La préparation des projets est effectuée en cinq phases. Dans le calcul, chacune des phases est considérée avoir le même poids.
c % = Mètres carrés de surface des structures inspectées à l'interne/Nombre total de mètres carrés des structures inspectées (reddition portant sur l'année civile).
d Une nouvelle méthode de calcul a été utilisée pour les résultats 2014-2015. Les résultats antérieurs à cette période n'ont pas été redressés pour tenir compte du changement de méthode de calcul.
e % = Nombre d'équivalents temps complet alloués à la réalisation à l'interne des inventaires (analyses de l'état du réseau routier)/Nombre total d'équivalents temps complet alloués à la réalisation des inventaires (analyses de l'état du réseau routier). Le calcul des ETC repose sur l'addition des ressources associées à la réalisation de 36 catégories par la Direction générale des territoires (comprenant chacune des directions territoriales) et la Direction générale des infrastructures et des technologies.

Commentaires :

- Les cibles 2014-2015 ont été dépassées en ce qui concerne la proportion des travaux réalisés par des ressources internes spécialisées en surveillance des travaux routiers, en préparation des projets et en inspection générale des structures. Le Ministère a été en mesure d'améliorer ses résultats quant à la proportion de surveillance des travaux routiers et d'inspection de structures réalisés à l'interne grâce à l'ajout de personnel en ingénierie, soit des ingénieurs et des techniciens en génie civil. De plus, afin d'accentuer le renforcement de l'expertise, le Ministère s'est appliqué à concentrer ses activités sur des structures plus complexes et sur des projets de plus grande envergure. Ces efforts ont eu pour effet d'améliorer substantiellement les proportions des activités de surveillance et d'inspection à l'interne.
- Résultant du décalage qui existe entre la préparation d'un projet routier, qui s'échelonne sur plusieurs années, et la réalisation des travaux, l'année 2014-2015 montre, sur le plan de la préparation des projets, les premiers effets bénéfiques générés par l'embauche à partir de 2012 de ressources (ingénieurs et techniciens des travaux publics) supplémentaires consécutivement à la mise en œuvre du Plan de renforcement de l'expertise.
- En ce qui concerne les inventaires liés à l'état du réseau routier, le léger retard du résultat en 2014-2015 par rapport à la cible s'explique par l'utilisation d'une nouvelle méthode de calcul plus concrète et qui tient compte du prorata des ressources attitrées pour chacune des tâches afin d'évaluer ce pourcentage.

LA SENSIBILISATION ET LA FORMATION DU PERSONNEL EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Dans son Plan d'action de développement durable 2009-2015, le Ministère s'engage à mettre en œuvre des activités contribuant à la réalisation du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation du personnel de l'administration publique. Pour ce faire, il a adopté, en juillet 2010, un plan ministériel de sensibilisation et de formation qui vise notamment à accompagner le personnel dans sa démarche de développement durable.

40. Ce Bureau d'expertise a débuté ses activités en 2014-2015.

41. Prévision en novembre du montant qui sera dépensé pour la réalisation des travaux en regard des projets, et ce, pour l'exercice financier devant se terminer le 31 mars suivant.

POURCENTAGE DU PERSONNEL JOINT PAR LES ACTIVITÉS DE SENSIBILISATION AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

PADD 1

2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	CIBLE 2010-2011
52	56	60	64	71[a]	ND	80 % du personnel sera joint en 2011

a Ce chiffre reflète uniquement le nombre d'employés ayant participé aux rencontres organisées à l'occasion du lancement du Plan d'action et de la Stratégie de développement durable ainsi que des journées d'accueil ministérielles. D'autres activités ont été mises en œuvre par le Ministère et sont présentées à la section « Autres mesures de sensibilisation ». Les données utilisées dans le calcul du résultat considèrent les employés du Centre de gestion de l'équipement roulant et excluent tout mouvement de personnel survenu au cours des exercices 2009-2010 à 2013-2014.

Commentaire :

→ Le Ministère n'est pas en mesure de présenter des résultats en 2014-2015 puisqu'il considère qu'il existe une marge d'erreur trop élevée causée par le mouvement de personnel au cours des années de la mise en œuvre du Plan d'action de développement durable 2009-2015.

Autre mesure de sensibilisation[42]

Tout au long de 2014-2015, des capsules de sensibilisation ont été ajoutées à la section portant sur le développement durable de l'intranet du Ministère. Ces dernières portaient notamment sur la nouvelle Directive pour la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées au Ministère et sur une initiative de compostage des résidus alimentaires à la Direction de la Chaudière-Appalaches.

POURCENTAGE DU PERSONNEL CIBLÉ AYANT SUIVI UNE FORMATION TRAITANT MINIMALEMENT DES DEUX CONTENUS DE RÉFÉRENCE[43]

PADD 2

Commentaire :

→ La cible fixée pour cette action (50 %) a été atteinte en 2012-2013. Ce sont 53 % des membres du personnel ciblés qui avaient suivi une formation traitant minimalement des deux contenus de référence au 31 mars 2013.

AXE D'INTERVENTION 2
Façons de faire

OBJECTIF 3.3
Optimiser les pratiques de gestion et renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux

LA DÉMARCHE MINISTÉRIELLE DE GESTION DE PROJETS

Le Ministère s'est doté d'une démarche ministérielle de gestion de projets basée sur une approche reconnue à l'échelle internationale (celle du Project Management Institute) et adaptée au contexte ministériel de gestion des projets routiers.

42. Bien qu'elles ne soient pas considérées dans le suivi de cet indicateur, afin d'éviter de comptabiliser un employé sensibilisé plus d'une fois, le Ministère a mis en œuvre deux autres mesures de sensibilisation au développement durable.

43. Conformément à la décision du Comité interministériel du développement durable, prise en juin 2010, la cible gouvernementale inscrite au Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable a été modifiée. Par conséquent, le Ministère a remplacé, en avril 2013, la cible originale du Plan d'action de développement durable en matière de formation par cette dernière et a modifié le titre de l'indicateur en conséquence.

PROPORTION DES PROJETS ROUTIERS DE PLUS DE 5 MILLIONS DE DOLLARS RÉALISÉS SELON LA DÉMARCHE MINISTÉRIELLE DE GESTION DE PROJETS (%)

PS 26

2012-2013	2013-2014[c]	2014-2015[a, b]	CIBLE 2014-2015
–	35 % des projets identifiés ont été suivis par le Comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus	70 % des projets identifiés ont été suivis par le Comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus	60 %

a Le mode de calcul de la proportion de projets réalisés selon la démarche ministérielle de gestion de projets a fait l'objet d'une révision. Ces projets sont identifiés sur une base de deux ans de programmation approuvée, soit 2014-2015 et 2015-2016.

b Le calcul pour 2014-2015 exclut les projets d'infrastructures routières de 100 millions de dollars et plus, en application de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

c Le résultat 2013-2014 a été redressé pour le rendre comparable à celui de l'année 2014-2015. Le calcul exclut les projets d'infrastructures routières de 100 millions de dollars et plus.

Commentaires :

→ Sur une base de deux ans de programmation approuvée soit 2014-2015 et 2015-2016, 76 projets doivent être gérés selon la démarche ministérielle de gestion de projets. Pour l'année 2014-2015, 53 projets ont été gérés selon ce mode, sur une possibilité de 76, soit 70 %. Pour 2013-2014, sur une base de deux ans de programmation approuvée soit 2013-2014 et 2014-2015, 24 des 69 projets identifiés (35 %) ont été gérés selon la démarche ministérielle de gestion de projets.

→ La réalisation d'un projet d'envergure demande l'application d'un cycle de gestion qui assure une maîtrise efficace de son contenu, de ses délais, de ses coûts et de sa qualité, et ce, du début du projet jusqu'à son évaluation finale.

→ Le Comité de décision des projets de 5 millions et plus, où siègent les sous-ministres associés et adjoints, autorise la poursuite ou non des projets qui lui sont présentés lors des trois étapes déterminantes (points de contrôle) de la préparation des projets, soit : l'étude d'opportunité, la conception de l'avant-projet et la réalisation des plans et devis.

→ Afin de favoriser l'application de la démarche ministérielle de gestion de projets à l'ensemble du cycle de vie des projets, le Ministère poursuit l'amélioration continue de ses façons de procéder. Il applique les mêmes exigences et la même rigueur à ses projets de moins de 100 millions que ce qui est prévu dans la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

→ Les projets d'infrastructures routières de 100 millions de dollars et plus sont considérés comme majeurs en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (RLRQ, chapitre I-8.3). La Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique détermine les mesures requises pour assurer la gestion rigoureuse de ces projets. Elle vise notamment à promouvoir les meilleures pratiques en gestion de projet, afin de faire les bons choix d'investissement pour se doter d'infrastructures de qualité tout en respectant les limites d'investissement établies. Elle permet également au Conseil des ministres de disposer de l'information nécessaire pour convenir de la pertinence d'un projet majeur et pour s'assurer que toutes les actions nécessaires, depuis le démarrage du projet majeur jusqu'à sa clôture, ont été prévues et réalisées.

3.4 LES RÉSULTATS DES ENGAGEMENTS ÉNONCÉS DANS LA DÉCLARATION DE SERVICES AUX CITOYENS

Le personnel du Ministère place au cœur de ses préoccupations quotidiennes la qualité des services qu'il offre aux citoyens. Le 24 mars 2009, la deuxième Déclaration de services aux citoyens du Ministère était rendue publique afin de répondre aux réalités engendrées par ses rapports directs avec la population[44]. Ainsi le Ministère déploie-t-il tous les efforts nécessaires pour respecter chacun des six engagements qu'il a pris à l'égard des services aux citoyens, soit :

- → Assurer l'accessibilité des services ;
- → Offrir des services courtois ;
- → Répondre de façon diligente ;
- → Traiter les démarches de manière confidentielle ;
- → Fournir de l'information de qualité ;
- → Tenir compte de la satisfaction des citoyens.

ASSURER L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES

Le Ministère s'est engagé à faciliter les échanges avec les citoyens en offrant diverses façons de communiquer : par son site Web et ses applications mobiles, par courriel, par téléphone ou au comptoir à l'un de ses points de service[45].

À cet effet, le service Québec 511 Info Transports diffuse en continu[46], par téléphone, sur les appareils intelligents et sur le Web, de l'information gratuite sur l'état du réseau routier : conditions routières hivernales, principales entraves à la circulation causées par les travaux routiers, messages de sécurité et autres. Les usagers peuvent aussi obtenir rapidement l'horaire et l'état du service des traversiers du Québec, de même que de l'information sur le temps d'attente aux postes frontaliers pour entrer au Québec. Sur le Web, il est aussi possible de créer un itinéraire, de voir les images captées par les caméras de circulation du Ministère et d'obtenir des renseignements sur les services offerts dans les haltes routières et les villages-relais. De plus, depuis mars 2015, les usagers de l'application mobile Québec 511 peuvent recevoir des notifications sur les avertissements et les travaux routiers (ex. : alerte de smog, fermeture de route). Depuis 2011, la section Mobilité Montréal offre des liens vers les sites des diverses sociétés de transport et des autres partenaires de la région métropolitaine. Elle donne aussi l'accès à la carte interactive du Québec 511 sur laquelle sont indiqués les travaux en cours qui sont sous la responsabilité du Ministère, de même que ceux qui relèvent des villes de Montréal, de Longueuil et de Laval. Que ce soit par téléphone, à partir d'un appareil intelligent ou sur le Web, le citoyen peut aussi signaler un incident, formuler un commentaire ou une demande de renseignement sur tout sujet lié à la mission du Ministère, ou encore déposer une plainte.

Avec l'ensemble des modes de communication qu'il a mis en place, le Ministère vise également à fournir aux citoyens des renseignements généraux sur les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. De plus, il mène régulièrement des campagnes de communication pour faire part de ses préoccupations en sécurité routière.

44. Le Ministère prépare actuellement la mise à jour de sa Déclaration de services aux citoyens.

45. Les points de service du Ministère, soit ses bureaux centraux de Québec et de Montréal, le Bureau de la coordination du Nord-du-Québec et les bureaux de ses 14 directions territoriales sont ouverts du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 16 h 30, à l'exception des jours fériés.

46. Le service est offert jour et nuit, sept jours sur sept.

DES SERVICES ACCESSIBLES AUX PERSONNES HANDICAPÉES

Conformément à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, le Ministère prend chaque année des dispositions pour que ses produits et ses services soient accessibles à cette clientèle.

Le service téléphonique Québec 511 Info Transports est simple et convivial. Il fonctionne par reconnaissance vocale, mais permet aussi à l'usager de demander des renseignements en utilisant le clavier de son téléphone. Les citoyens qui ont des difficultés d'élocution, par exemple, peuvent ainsi consulter Québec 511 Info Transports sans problème.

De même, le Ministère demeure très vigilant quant à l'accessibilité de l'information qu'il présente sur le Web. Certaines des modifications apportées à son site ont été effectuées à la suite des commentaires recueillis et des besoins exprimés, notamment lors de tests d'utilisabilité, relativement au service Québec 511 Info Transports. Par ailleurs, le Ministère poursuit la mise en place des standards sur l'accessibilité du Web adoptés par le Conseil du trésor[47].

OFFRIR DES SERVICES COURTOIS

Conformément aux engagements du Ministère, le personnel doit accueillir le citoyen avec courtoisie et respect. Il doit aussi écouter attentivement ses demandes et, au besoin, le mettre en communication avec la personne concernée en limitant le nombre d'intermédiaires. Ainsi le Ministère envisage d'évaluer régulièrement la satisfaction de sa clientèle, notamment celle des usagers du service Québec 511 Info Transports, à l'égard de la courtoisie de son personnel.

Selon les résultats du sondage 2014-2015 sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511, réalisé du 26 février au 4 mars 2015, 97 % des usagers considèrent que les préposés de ce service sont courtois.

RÉPONDRE DE FAÇON DILIGENTE

En vertu des engagements inscrits dans sa Déclaration de services aux citoyens, le Ministère a fixé à 5 jours ouvrables le délai de réponse à une demande verbale et à 10 jours ouvrables celui pour une demande écrite qui lui est adressée, et ce, qu'il s'agisse d'une demande de renseignements, d'une réclamation pour dommages ou d'une plainte. De plus, s'il est nécessaire de rappeler le citoyen pour lui indiquer que sa demande est traitée, l'employé doit le faire dans un délai d'un jour ouvrable suivant la réception de la demande. S'il est impossible de fournir une réponse dans les délais précédemment mentionnés, un accusé de réception doit être expédié, indiquant le nom d'une personne-ressource et le temps de réponse estimé.

UN SUIVI DILIGENT DES DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

En 2014-2015, l'utilisation de la ligne téléphonique Québec 511 Info Transports a fléchi de 13,2 %. Le nombre d'appels traités par les préposés a, quant à lui, légèrement augmenté, passant de 32 584 appels en 2013-2014 à 33 428 cette année.

Par ailleurs, le taux de demandes de renseignements écrites faites au Québec 511 Info Transports ayant reçu une réponse dans les délais prescrits a été de 97,4 %.

47. Pour obtenir plus de détails à ce sujet, le lecteur est invité à consulter la section 2.6 du présent rapport, consacrée aux ressources informationnelles.

NOMBRE TOTAL DE DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Nombre total d'appels faits aux services téléphoniques Québec 511 Info Transports[a]	1 107 641	1 058 029	918 318
Nombre de demandes de renseignements verbales aux préposés du Québec 511 Info Transports[b]	32 561	32 586	33 428
Nombre de demandes de renseignements écrites traitées	946	949	824
Nombre mensuel moyen de pages vues sur le site Web du Québec 511 Info Transports[c]	2 872 751	ND	2 539 372

a Ces appels comprennent ceux qui ont été faits au service automatisé et au service avec préposé, que ce soit pour une demande de renseignements, pour le signalement d'un incident ou pour la formulation d'une plainte ou d'une réclamation pour dommages.

b Ce nombre comprend seulement les appels traités par les préposés du Service d'information aux voyageurs – Québec 511 du Ministère, alors qu'une partie des appels est traitée par les préposés de Services Québec.

c En 2013-2014, à la suite d'un changement de nom de domaine du site, les marqueurs dans les pages Web servant à comptabiliser les statistiques de fréquentation ont été supprimés par erreur. Les données d'avril à octobre n'ont donc pas pu être compilées.

UN SUIVI DILIGENT DES SIGNALEMENTS D'INCIDENTS

La grande partie des signalements transmis aux centres intégrés de gestion de la circulation provient des partenaires du Ministère (policiers, pompiers, 911). Source : Photothèque du ministère des Transports du Québec.

Les services et les systèmes du Ministère liés à la surveillance du réseau routier ne cessent de s'améliorer et de se développer, et ce, dans le but d'accroître la sécurité des usagers, d'assurer leur mobilité et de réduire les répercussions de la congestion attribuable à la circulation. Ainsi, jour et nuit, sept jours sur sept, les centres intégrés de gestion de la circulation de Québec et de Montréal assurent la télésurveillance, les communications opérationnelles et le soutien aux intervenants sur le terrain, alors qu'ils traitent aussi en priorité tous les appels d'urgence et les demandes d'intervention faites sur les territoires qu'ils desservent.

Pour ce faire, les centres intégrés de gestion de la circulation s'appuient sur des salles de contrôle et de télécommunications à la fine pointe de la technologie ainsi que sur l'expertise des ressources opérationnelles du Ministère, notamment les surveillants (patrouilleurs) du réseau routier. En outre, au moyen du service Québec 511 Info Transports et de plusieurs panneaux à messages variables aux abords des routes, le Ministère est en mesure de communiquer, en temps réel, de l'information efficiente à la population.

Au cours de l'exercice financier 2014-2015, les centres intégrés de gestion de la circulation de Québec et de Montréal ont eu à traiter respectivement en moyenne 105 et 291 situations par jour[48]. La grande majorité des signalements transmis aux centres intégrés de gestion de la circulation provient des partenaires du Ministère (ex. : corps policiers, pompiers, 911).

Selon les engagements pris dans la Déclaration de services aux citoyens, chaque demande d'intervention ou chaque signalement d'incident doit être transmis immédiatement aux intervenants concernés. Ces derniers ont le devoir de s'assurer du traitement de la demande ou du signalement.

48. Les situations que les centres intégrés de gestion de la circulation gèrent sont variées. Elles concernent les interventions sur le réseau routier à la suite d'un accident, de la présence de véhicules en panne, de débris ou d'animaux sur la route, de travaux routiers, de problématiques liées aux conditions climatiques, de situations particulières afférentes à la sécurité civile, etc.

UN SUIVI DILIGENT DES PLAINTES

Tout citoyen insatisfait d'un produit ou d'un service, ou de la manière dont ceux-ci ont été fournis, est invité à en informer le Ministère par téléphone, par télécopieur, par la poste, par courrier électronique ou en personne, à l'un ou l'autre de ses points de service.

Chaque plainte[49] ou réclamation pour dommages[50] formulée au Ministère est alors examinée avec objectivité et célérité, puis une réponse est fournie.

TAUX DE CONFORMITÉ AU DÉLAI DE RÉPONSE FIXÉ (%)

	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Plaintes verbales (5 jours ouvrables)	84	92	91
Plaintes écrites (10 jours ouvrables)	82	87	86

NOMBRE TOTAL DE PLAINTES

	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Nombre de plaintes verbales	4 309	6 109	6 555
Nombre de plaintes écrites	1 835	1 891	1 859
TOTAL	6 144	8 000	8 414

NOMBRE DE PLAINTES PAR SUJET

	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Plaintes relatives au réseau routier	5 533	7 276	7 836
• Plaintes relatives à la viabilité hivernale	1 227	1 876	1 837
• Plaintes relatives à la chaussée	1 269	1 891	1 884
• Plaintes relatives aux travaux routiers	1 196	1 301	1 116
• Autres sujets relatifs au réseau routier	1 841	2 208	2 999
Autres plaintes	611	724	578
TOTAL	6 144	8 000	8 414

RÉCLAMATIONS POUR DOMMAGES

	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Nombre de demandes de réclamations	1 069	1 079	1 019
Compensations versées pour les réclamations (en milliers de dollars)			
• Compensations versées pour les dossiers ouverts durant l'année financière	227	281	228
• Compensations versées pour les dossiers des années antérieures	247	641	379
TOTAL	474	922	607

49. On entend par « plainte » l'expression orale ou écrite de l'insatisfaction d'un citoyen qui s'estime lésé ou qui allègue avoir subi un inconvénient à la suite d'un événement, d'une situation, d'un acte ou d'une omission liés aux produits ou aux services du Ministère.

50. On entend par « réclamation pour dommages » toute demande, mise en demeure ou facture signifiée au Ministère relativement à des situations pouvant impliquer sa responsabilité extracontractuelle et comportant un dommage.

Commentaires :

→ Pour l'année financière 2014-2015, le Ministère a été en mesure de répondre dans le délai prévu de 5 jours ouvrables à 91 % des plaintes qui lui ont été adressées verbalement. Quant aux plaintes écrites, le taux de conformité au délai de réponse, fixé à 10 jours ouvrables, a été de 86 %. Le Ministère a reçu au total 8 414 plaintes, ce qui représente une augmentation de 5 % (414 plaintes) par rapport à l'exercice précédent. Les plaintes reçues au Ministère étant de diverses natures, il n'a pas été possible d'identifier précisément l'origine de cette hausse.

→ Le réseau routier a fait l'objet du plus grand nombre de plaintes, soit 93 % de toutes les plaintes reçues au Ministère. Ce sont l'état de la chaussée, la viabilité hivernale et les travaux routiers qui ont suscité le plus de plaintes de la part des citoyens.

- Les plaintes au sujet de l'état de la chaussée comptent pour environ 22 % des plaintes liées au réseau routier. Elles portent en grande partie sur les débris, déchets, déversements et chutes de pierres.
- Les plaintes relatives à la viabilité hivernale, qui portent fréquemment sur le déneigement et le déglaçage, représentent environ 22 % des plaintes liées au réseau routier.
- Le nombre de plaintes liées aux travaux routiers s'élève à 13 % du total des plaintes au sujet du réseau routier.

→ Au cours de l'année, le Ministère a reçu 1 019 demandes de réclamation pour dommages, dont 69 % ne relevaient pas de sa responsabilité. Le nombre total de réclamations reçues est donc en légère baisse (-6 %) par rapport à celui observé l'an dernier.

Quant aux compensations versées au cours de 2014-2015, elles totalisent 607 000 dollars et sont de 34 % inférieures à celles versées au terme du précédent exercice.

TRAITER LES DÉMARCHES DE MANIÈRE CONFIDENTIELLE[51]

Lorsqu'un citoyen fait une demande de renseignements, une réclamation pour dommages ou une plainte, le Ministère s'est engagé à assurer la confidentialité des renseignements qui lui sont fournis lors de l'application des lois et des règlements, et à ne permettre l'utilisation de ces renseignements qu'aux seules fins prévues par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

FOURNIR DE L'INFORMATION DE QUALITÉ

Le Ministère met en place différents systèmes et diverses technologies afin d'assurer aux citoyens que l'information diffusée sur ses produits et services est pertinente et à jour. Cela s'applique à l'information communiquée au moyen du service Québec 511 Info Transports, accessible par le Web, par téléphone ou à partir d'un appareil intelligent, et dans les brochures et dépliants qu'il met à la disposition des citoyens.

Par exemple, le service téléphonique Québec 511 Info Transports intègre une technologie de pointe conçue pour uniformiser l'information diffusée. Le système de transfert automatisé du texte à la parole permet de s'assurer que l'information consultée sur le site Web du Ministère est la même que celle accessible par téléphone, et ce, qu'il s'agisse de l'information fournie par le système automatisé ou par les préposés aux renseignements.

Conscient des effets perturbateurs des travaux routiers sur la fluidité de la circulation, le Ministère s'est doté de procédures de transmission de l'information et d'outils de diffusion pour joindre les usagers de la route et ses divers partenaires. Ainsi une équipe met régulièrement à jour l'information sur les travaux routiers qui est diffusée au moyen du service Québec 511 Info Transports. Selon l'évolution des travaux routiers, l'information est saisie dans le système de diffusion informatique interne et transférée en quelques minutes vers le service Québec 511 Info Transports. Les données sont également transmises par divers moyens (communiqués, avis, Radio Circulation, etc.) aux nombreux partenaires du Ministère (corps policiers, services d'urgence, municipalités, etc.), de même qu'aux médias régionaux et nationaux.

51. Le lecteur est invité à consulter la section 4.2 du présent rapport, consacrée à l'accès aux documents des organismes publics et à la protection des renseignements personnels, pour obtenir plus de détails à ce sujet.

Parallèlement aux travaux d'entretien hivernal qu'il effectue pour assurer la sécurité et la fiabilité du réseau, le Ministère informe les usagers de la route sur les conditions routières hivernales depuis maintenant plus de 40 ans. Le réseau couvert est découpé en plusieurs tronçons (376), leur nombre pouvant varier d'une année à l'autre. Pour chacun de ces tronçons, un responsable observe les conditions routières et les communique au moyen du système provincial de gestion des conditions routières. Dès la réception de l'information dans le système, les données sont transmises pour qu'une mise à jour de l'information du Québec 511 Info Transports soit effectuée, et ce, dans un délai maximal de cinq minutes. Au même moment, elles sont rendues disponibles aux médias d'information ainsi qu'à des médias spécialisés, comme ceux consacrés à la météorologie ou Radio Circulation, qui diffusent en saison un bulletin sur les conditions routières deux fois par heure.

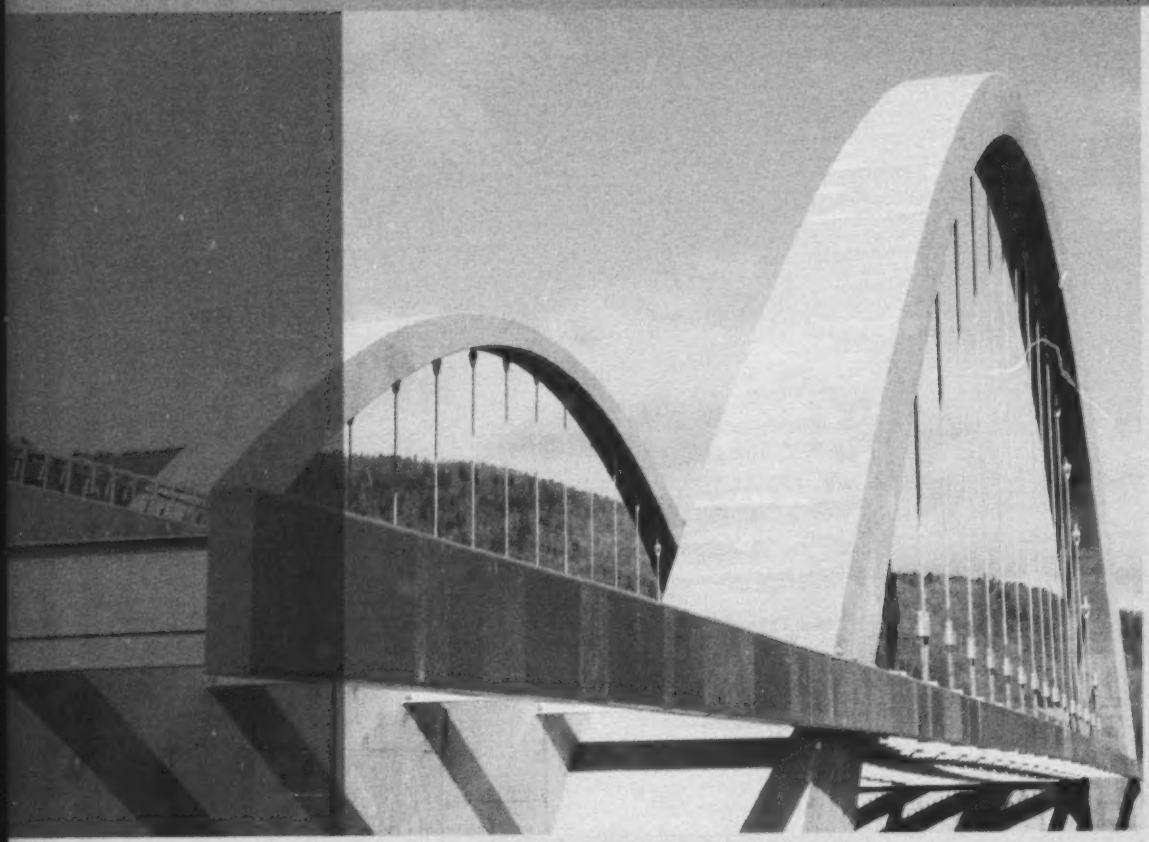
De la sorte, au chapitre des conditions routières hivernales, le Ministère met en œuvre un important processus de suivi de la qualité de l'information transmise aux usagers au moyen du service Québec 511 Info Transports afin, notamment, de s'assurer qu'elle concorde avec les conditions observées sur les routes et les autoroutes du Québec. De façon à améliorer la qualité (pertinence, fiabilité, cohérence, etc.) de cette information, il s'affaire continuellement à parfaire ses processus de collecte et de diffusion de l'information, ainsi qu'à rappeler les bonnes façons de faire à l'ensemble des personnes concernées.

Par ailleurs, le Ministère accorde une grande importance à la diffusion diligente de l'information générale concernant les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. Toutes les conférences de presse que le ministre a tenues ont donc été intégrées dans la salle de presse virtuelle du site Web. Les communiqués et la documentation officielle qui s'y rattachent ont été mis en ligne habituellement au cours des heures suivant la tenue de l'événement. Lorsque requis, la mise en ligne peut avoir lieu le soir ou la fin de semaine. À l'automne 2014, à la suite d'un dégât d'eau important, un nouveau site Internet a dû être créé dans des délais très courts pour remplacer l'ancien site, devenu inutilisable. Malgré la situation, le délai d'un jour ouvrable pour la mise en ligne des documents reliés à une conférence de presse a toujours été respecté.

De plus, le Ministère prend les dispositions nécessaires pour se conformer au Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels.

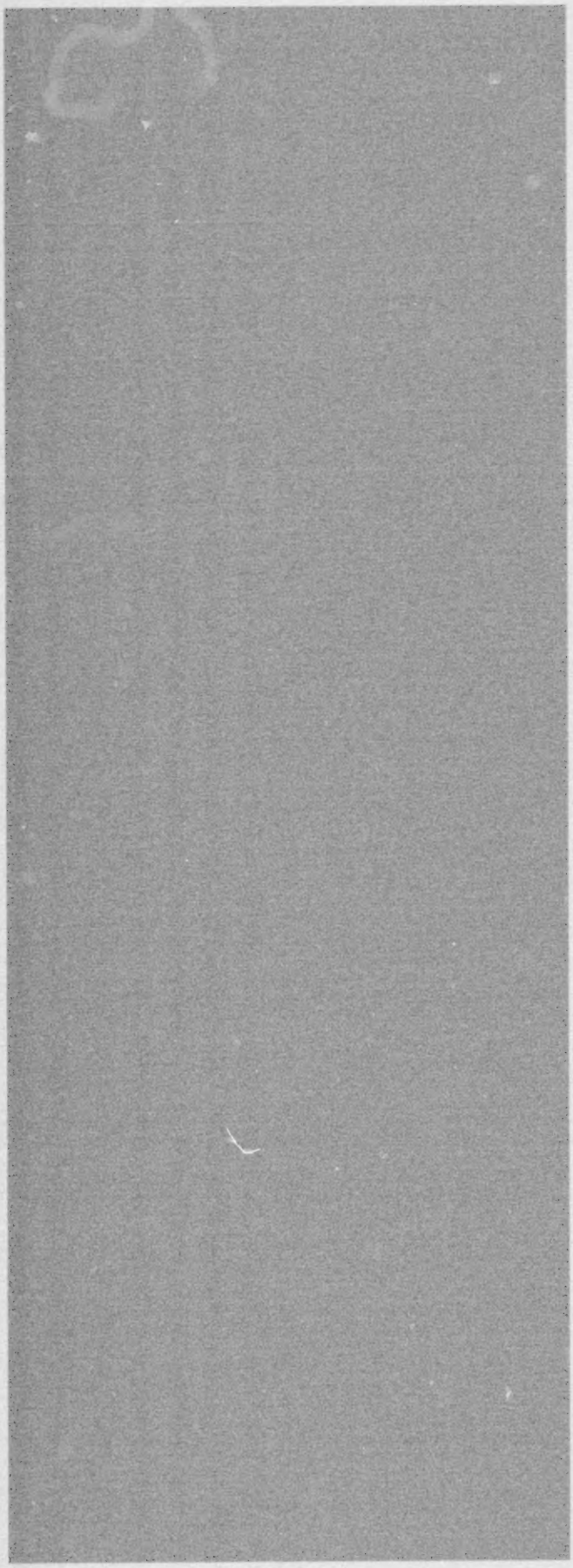
TENIR COMPTE DE LA SATISFACTION DES CITOYENS

En 2014-2015, le Ministère a poursuivi ses efforts pour mesurer le degré de satisfaction des citoyens quant aux produits et services qu'il met à leur disposition. À ce sujet, les principaux résultats du sondage sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 sont détaillés dans la partie 3 du présent rapport, sous l'indicateur 12 du Plan stratégique (PS 12), lequel présente le taux de satisfaction des usagers du Québec 511 Info Transports.



PARTIE 4

LES EXIGENCES LÉGISLATIVES ET GOUVERNEMENTALES



PARTIE 4

LES EXIGENCES LÉGISLATIVES ET GOUVERNEMENTALES

4.1 L'APPLICATION DE LA POLITIQUE LINGUISTIQUE

La politique linguistique d'un ministère doit être mise à jour au moins tous les cinq ans, comme le prévoit la Charte de la langue française, et cette responsabilité incombe au comité permanent de la politique linguistique d'un ministère. Au ministère des Transports, le comité est constitué de représentants des directions des communications, des affaires juridiques, des ressources humaines, des contrats et des ressources matérielles, ainsi que des technologies de l'information. Au cours de l'exercice 2014-2015, il n'a tenu aucune réunion.

La dernière mise à jour de la politique linguistique ministérielle est entrée en vigueur le 17 avril 2014. Dans la foulée de celle-ci, et dans un objectif de promotion du français comme langue de travail, un aide-mémoire a été réalisé et distribué à l'ensemble du personnel, et ce, sur tout le territoire du Québec. Dans cette même optique, des capsules linguistiques sont en cours de préparation pour diffusion dans l'intranet ministériel.

Par ailleurs, en 2014-2015, la personne responsable de l'application de la politique au Ministère a reçu des demandes d'avis sur les sujets suivants : signalisation routière, affichage, utilisation d'une autre langue à l'occasion d'activités internationales, pertinence de la traduction anglaise de documents, langue de communication en matière de contrats avec les entreprises établies au Québec et avec celles qui sont implantées à l'extérieur du Québec. En outre, le Ministère a reçu des demandes d'information au sujet de la traduction anglaise de la formation de signaleurs dans une communauté anglophone et de la langue de travail dans des aéroports de compétence provinciale dans des communautés anglophones.

Le Ministère a également reçu deux plaintes de nature linguistique au cours de l'année, les deux ayant trait à la diffusion de messages unilingues français sur les panneaux à messages variables. Les personnes qui ont déposé ces plaintes ont été informées des exigences linguistiques que doit respecter le Ministère.

Enfin, comme le prévoit la politique linguistique du Ministère, les documents destinés à l'ensemble du personnel et à la population en général, ainsi que ceux qui doivent être téléversés sur le site Web, font l'objet d'une révision linguistique. Le personnel bénéficie également d'un service de consultations ponctuelles, que ce soit par téléphone, par courriel ou sur place, et de recherche terminologique.

DOCUMENTS RÉVISÉS AU MINISTÈRE

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Nombre de travaux	925	864	1 042	985
Nombre de pages	6 285	5 532	7 865	6 196

DOCUMENTS RÉVISÉS PAR DES FIRMES EXTERNES

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Nombre de travaux	144	144	114	114
Nombre de pages	4 622	4 506	4 107	3 061

NOMBRE TOTAL DE DOCUMENTS RÉVISÉS

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Nombre de travaux	1 069	1 008	1 156	1 099
Nombre de pages	10 907	10 038	11 972	9 257

CONSULTATIONS PONCTUELLES PAR TÉLÉPHONE, PAR COURRIEL ET SUR PLACE

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Nombre de questions	2 080	1 944	2 061	1 791

4.2 L'APPLICATION DE LA LOI SUR L'ACCÈS AUX DOCUMENTS DES ORGANISMES PUBLICS ET LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

L'ACCÈS AUX DOCUMENTS

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1), le Ministère assume des responsabilités concernant l'accès aux documents qu'il a en sa possession relativement à la réalisation de son mandat et à l'égard des mesures qui visent à assurer la protection des renseignements personnels.

Pour l'année 2014-2015, 409 demandes d'accès ont été traitées sur les 455 reçues par le Ministère en vertu de la Loi. Les demandes provenaient à 28 % de journalistes ou de membres des groupes de l'opposition, à 35 % de représentants d'entreprises et à 38 % de citoyens.

NOMBRE DE DEMANDES REÇUES ET TRAITÉES AU 31 MARS 2015

DEMANDES	NOMBRE	POURCENTAGE DE DEMANDES TRAITÉES (%)
Reçues	**455**	–
Traitées	**409**	**90**
Acceptées	182	45
Partiellement acceptées	74	18
Refusées	67	16
Transférées	14	3
Aucun document retracé	70	17
Désistements	2	0,5
En traitement au 31 mars 2015	**46**	10

Soixante-six pour cent des demandeurs ont reçu une réponse dans les délais fixés par la Loi, soit 20 jours avec une possibilité de prolongement de 10 jours sur avis au requérant avant l'échéance du premier délai. La complexité et l'ampleur de certaines demandes ainsi que la quantité de documents à recenser et à analyser expliquent en partie ces délais de traitement.

Par ailleurs, la revue des décisions rendues montre que, pour 45 % des demandes traitées, tous les documents recherchés ont pu être transmis au demandeur, alors que dans 18 % des cas, l'information demandée n'a été divulguée qu'en partie. Enfin, la transmission des documents a été refusée pour 16 % des demandes, en vertu des restrictions prévues à la Loi. Ces restrictions concernent notamment les analyses, les avis et les recommandations assujettis aux processus décisionnels, les renseignements techniques et financiers, de même que les renseignements obtenus de tiers et jugés confidentiels. Quatorze demandes ont été transférées à un autre organisme public et 70 concernaient des documents inexistants. De l'ensemble des demandes reçues en 2014-2015, 7 ont fait l'objet d'une demande de révision à la Commission d'accès à l'information.

L'APPLICATION DU RÈGLEMENT SUR LA DIFFUSION DE L'INFORMATION ET SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS (RLRQ, CHAPITRE A-2.1, R.2)

Le Ministère diffuse, dans son site Web, les documents et les renseignements visés par la section III du Règlement, notamment l'organigramme, les noms et titres des membres du personnel de direction, les études, les rapports de recherches, les politiques, les normes et règlements. Les documents à publier sont mis en ligne au fur et à mesure de leur production. De plus, le Ministère s'est affairé, dès le mois de février 2015, à la mise en œuvre de règles internes afin de respecter les nouvelles règles de diffusion de renseignements entrées en vigueur le 1er avril 2015.

LES TRAVAUX DU COMITÉ MINISTÉRIEL SUR L'ÉTHIQUE, L'ACCÈS À L'INFORMATION ET LA SÉCURITÉ DE L'INFORMATION

Les travaux du comité ministériel, sous la présidence de la sous-ministre, ont notamment porté sur l'adoption d'une directive en matière d'utilisation de vidéosurveillance, d'une politique et d'un cadre de gestion sur la sécurité de l'information qui comprennent un plan de formation et de sensibilisation à la protection des renseignements personnels et confidentiels.

Des capsules d'information qui rappellent les meilleures pratiques en sécurité de l'information sont diffusées de façon régulière sur le site intranet.

Pour plus d'information concernant l'éthique au Ministère, le lecteur est invité à consulter la section 4.8 du présent rapport.

4.3 L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI

L'article 53 de la Loi sur la fonction publique prévoit qu'« [à] la suite d'un concours, la nomination d'un fonctionnaire est faite au choix parmi les personnes inscrites sur la liste de déclaration d'aptitudes. Lorsqu'une liste de déclaration d'aptitudes comprend un candidat visé par un programme d'accès à l'égalité ou un plan d'embauche pour les personnes handicapées, le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme tient compte des objectifs fixés par ce programme ou ce plan. Il tient aussi compte des objectifs d'embauche, déterminés par le Conseil du trésor, à l'égard des diverses composantes de la société québécoise ».

LES DONNÉES GLOBALES

EMBAUCHE TOTALE EN 2014-2015[a]

	RÉGULIER[b]	OCCASIONNEL[c]	ÉTUDIANT	STAGIAIRE	TOTAL
NOMBRE TOTAL DE PERSONNES EMBAUCHÉES	233	731	582	415	1 961

Source du tableau : Données de la paie 26 en date du 19 mars 2015, fournies par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Exclut l'embauche au Centre de gestion de l'équipement roulant.
b Inclut uniquement les recrutements.
c Inclut seulement les nouvelles entrées en fonction durant la période visée ; elle exclut les employés occasionnels inscrits sur des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

L'EMBAUCHE DES MEMBRES DE COMMUNAUTÉS CULTURELLES, D'ANGLOPHONES, D'AUTOCHTONES ET DE PERSONNES HANDICAPÉES

En 2014-2015, le Ministère a poursuivi ses efforts vers l'atteinte de l'objectif gouvernemental[52] visant une fonction publique qui reflète davantage les diverses composantes de la société québécoise. Au cours de l'année, un taux d'embauche de 19 % d'employés réguliers a été atteint malgré la diminution du nombre de personnes embauchées, soit 233 comparativement à 832 l'an dernier. Le bassin de candidats disponibles visés par un programme d'accès à l'égalité s'en est trouvé par le fait même plus restreint. Quant à l'embauche d'employés occasionnels, la main-d'œuvre composée de communautés culturelles est surtout disponible dans les régions métropolitaines de Québec et de Montréal, alors que 50 % des emplois offerts par le Ministère sont en régions plus éloignées des grands centres.

TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES EN 2014-2015[a]

	NOMBRE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EMBAUCHÉS					
STATUT D'EMPLOI	COMMUNAUTÉS CULTURELLES	ANGLOPHONES	AUTOCHTONES	PERSONNES HANDICAPÉES	TOTAL[b]	TAUX D'EMBAUCHE PAR STATUT D'EMPLOI (%)
Régulier	42	–	3	1	45	19
Occasionnel	25	16	11	4	53	7
Étudiant	34	8	4	4	48	8
Stagiaire	50	4	3	4	60	15
TOTAL	151	28	21	13	206	11

Source du tableau : Compilation de données produite par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Exclut l'embauche au Centre de gestion de l'équipement roulant.
b Total des employés membres d'au moins un groupe cible. Certains employés font partie de plus d'un groupe cible.

ÉVOLUTION DU TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES SELON LE STATUT D'EMPLOI[a]

	RÉGULIER (%)	OCCASIONNEL (%)	ÉTUDIANT (%)	STAGIAIRE (%)
2012-2013	20	7	8	10
2013-2014	16	7	7	12
2014-2015	19	7	8	15

Source du tableau : Compilation de données produite par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Exclut l'embauche au Centre de gestion de l'équipement roulant.

52. Cet objectif consiste à atteindre un taux d'embauche annuel de 25 % des nouveaux employés (de statuts régulier, occasionnel, étudiant et stagiaire) membres de communautés culturelles, anglophones, autochtones ou personnes handicapées.

LA REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DE COMMUNAUTÉS CULTURELLES, D'ANGLOPHONES, D'AUTOCHTONES ET DE PERSONNES HANDICAPÉES PARMI LES EMPLOYÉS RÉGULIERS

Le taux de représentativité des membres de communautés culturelles parmi l'effectif régulier est passé de 7,4 % en 2013 à 9,7 % en 2015. Le Ministère a désormais atteint la cible gouvernementale de 9 % fixée pour la fonction publique. Cependant, au 31 mars 2015, les personnes handicapées composent 0,8 % de l'effectif régulier, tandis que la cible ministérielle fixée pour cette catégorie est de 2 %. Le Ministère poursuit ses efforts en vue d'atteindre le taux de représentativité recherché pour l'ensemble des groupes cibles.

ÉVOLUTION DU TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER[a]

	2012-2013		2013-2014		2014-2015	
GROUPES CIBLES	NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL (%)	NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL (%)	NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL (%)
Communautés culturelles	341	7,4	453	8,9	493	9,7
Autochtones	27	0,6	25	0,5	33	0,6
Anglophones	34	0,7	44	0,9	41	0,8
Personnes handicapées	47	1,0	47	0,9	43	0,8

Source du tableau : Solutions d'affaires en gestion intégrée des ressources.

a Inclut l'effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant en 2012-2013. Le Centre de gestion de l'équipement roulant est exclu en 2013-2014 et en 2014-2015.

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN SELON LES CATÉGORIES D'EMPLOIS AU 31 MARS 2015[a]

	COMMUNAUTÉS CULTURELLES		AUTOCHTONES		ANGLOPHONES		PERSONNES HANDICAPÉES	
	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)
Personnel d'encadrement	9	3,1	2	0,7	–	0,0	1	0,3
Personnel professionnel	92	9,5	5	0,5	7	0,7	12	1,2
Ingénieurs	178	21,4	4	0,5	4	0,5	1	0,1
Techniciens des travaux publics	98	10,2	8	0,8	4	0,4	5	0,5
Personnel technicien	56	8,4	5	0,8	4	0,6	13	2,0
Personnel de bureau	42	8,6	–	0,0	5	1,0	5	1,0
Personnel ouvrier	18	2,0	9	1,0	17	1,9	6	0,7
TOTAL	493	9,7	33	0,6	41	0,8	43	0,8

Source du tableau : Solutions d'affaires en gestion intégrée des ressources.

a Exclut l'effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant.

L'EMBAUCHE ET LA REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES

Étant donné sa vocation et la nature des activités sous sa responsabilité, le Ministère compte plusieurs types d'emplois qui recourent à des métiers caractérisés par une prédominance masculine. Malgré tout, les femmes composent plus du tiers de l'effectif, soit 37,1 %. À travers ses activités, le Ministère contribue couramment à la promotion des emplois à caractère traditionnellement masculin auprès des jeunes femmes.

TAUX D'EMBAUCHE DES FEMMES EN 2014-2015 PAR STATUT D'EMPLOI[a]

	PERSONNEL RÉGULIER	PERSONNEL OCCASIONNEL	PERSONNEL ÉTUDIANT	PERSONNEL STAGIAIRE	TOTAL
Nombre de femmes embauchées	94	104	247	132	577
Pourcentage par rapport au nombre total de personnes embauchées en 2014-2015 (%)	40,3	14,2	42,4	31,8	29,4

Source du tableau : Compilation de données produite par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Exclut le personnel du Centre de gestion de l'équipement roulant.

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN 2014-2015[a]

	NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS RÉGULIERS	NOMBRE DE FEMMES AYANT LE STATUT D'EMPLOYÉ RÉGULIER	TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES DANS L'EFFECTIF RÉGULIER TOTAL DE LA CATÉGORIE (%)
Personnel d'encadrement	292	65	22,3
Personnel professionnel	969	475	49,0
Ingénieurs	830	226	27,2
Techniciens des travaux publics	958	236	24,6
Personnel technicien	665	455	68,4
Personnel de bureau	489	418	85,5
Personnel ouvrier	900	20	2,2
TOTAL	5 103	1 895	37,1

Source du tableau : Système automatisé de gestion des informations sur le personnel.

a Exclut le personnel du Centre de gestion de l'équipement roulant.

LES MESURES OU LES ACTIONS QUI FAVORISENT L'EMBAUCHE, L'INTÉGRATION ET LE MAINTIEN EN EMPLOI

Le Ministère accomplit des actions qui favorisent l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi. Quelques-unes de ces réalisations sont présentées ici.

→ Dans le cadre du Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées, 15 projets d'emploi ont été soumis en vue de la cohorte 2015-2016. Toutefois, le Ministère n'a accueilli aucun nouveau participant en 2014-2015 dans ce programme.

→ En juin 2014, à l'invitation du Centre R.I.R.E. 2000[53], une rencontre qui regroupait une quinzaine d'ingénieurs immigrants a été tenue afin de leur faire connaître le Ministère et de répondre à leurs questions.

53. Le Centre R.I.R.E. 2000 (R pour « rattrapage académique », I pour « intégration socioprofessionnelle », R pour « rapprochement interculturel » et E pour « éveil aux technologies de l'informatique ») œuvre dans la région de Québec depuis 1996. Cet organisme à but non lucratif a pour mission d'appuyer les jeunes et les adultes des communautés culturelles dans leur intégration socioéconomique au sein de la société québécoise. Site Web : www.r2000.qc.ca.

→ À l'automne 2014, le Ministère a participé au Séminaire de réseautage et d'employabilité du Centre R.I.R.E. 2000, qui regroupait plus de 200 participants, pour informer les immigrants sur les emplois dans le domaine du transport et sur le processus d'embauche dans la fonction publique.

→ Le Ministère a aussi participé au Salon des carrières en technologie et du Réseau des ingénieurs au Palais des congrès de Montréal les 15 et 16 avril 2014, ainsi qu'à la Foire nationale de l'emploi de la Place Bonaventure les 16 et 17 octobre 2014, où se retrouve un grand nombre de personnes immigrantes à la recherche d'un emploi.

→ Des articles ont été diffusés dans l'intranet afin de sensibiliser le personnel à l'occasion de semaines thématiques :

- le 4 juin 2014, « Semaine québécoise des personnes handicapées, une 18e édition tout en action » pour informer les employés des activités offertes par divers organismes au cours de cette semaine;
- le 2 octobre 2014, « Semaine des rencontres interculturelles – L'apport du Ministère à la diversité culturelle » faisant état des résultats ministériels en la matière et du témoignage d'un employé natif d'Algérie et arrivé au Québec il y plus de 15 ans;
- le 9 mars 2015, « Journée internationale des femmes – Intégrer le principe d'égalité entre les femmes et les hommes dans les décisions gouvernementales » pour faire connaître une formation en ligne sur l'analyse différenciée selon les sexes.

→ Les employés du Centre de coordination de la sécurité civile ont participé, le 20 novembre 2014, à une joute de rugby en fauteuil roulant organisée par leur collègue lui-même à mobilité réduite et entraîneur de l'équipe du Québec. Cette activité, réalisée dans le cadre des saines habitudes de vie au Ministère, a fait l'objet d'un article dans l'intranet en décembre.

Par ailleurs, d'autres actions ont été réalisées dans le cadre du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012. Ces actions sont énumérées à la section suivante.

4.4 L'ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES

Pour contribuer à la Politique gouvernementale en matière d'égalité entre les femmes et les hommes, intitulée « Pour que l'égalité de droit devienne une égalité de fait », le Ministère a lancé, il y a six ans, le Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012. En 2014-2015, le Ministère a entrepris une réflexion et des travaux d'analyse en vue de son renouvellement.

Quelques réalisations du Ministère en 2014-2015 :

→ Le Ministère a participé au plan d'action et au comité interministériel mis en place par le ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche afin de mettre en œuvre et de bonifier les actions du Plan d'action interministériel 2011-2015 intitulé « Pour la progression des Québécoises en sciences et en technologies ». Les engagements ministériels à l'égard de ce plan d'action touchent divers événements à caractère scientifique, notamment la promotion des études et des carrières d'avenir en sciences et en technologies auprès des femmes, où elles sont encore minoritaires. Le Ministère a également participé aux rencontres du réseau des responsables de l'égalité entre les femmes et les hommes et aux rencontres du Comité interministériel en matière d'analyse différenciée selon les sexes afin de poursuivre la mise en œuvre des actions inscrites au Plan d'action gouvernemental en matière d'analyse différenciée selon les sexes 2011-2015 et au Plan d'action pour l'égalité entre les femmes et les hommes 2011-2015. Le Ministère est responsable d'une action portant sur le soutien au développement de réseaux de transport collectif régionaux qui tiennent compte des besoins différenciés des femmes et des hommes. Il collabore également avec d'autres ministères dans quatre actions axées sur la diversification du choix de carrière des femmes, la promotion des carrières scientifiques et technologiques auprès des femmes, la saine gestion des habitudes de vie et des problèmes reliés au poids ainsi que sur la mobilité des personnes aînées.

→ À l'occasion de la Journée internationale des femmes, le 8 mars 2015, un article est paru à la une de l'intranet ministériel pour inviter les employés du Ministère à suivre une formation en ligne gratuite dont le sujet est l'Analyse différenciée selon le sexe. La formation, développée par le Secrétariat à la condition féminine, vise à intégrer progressivement le principe de l'égalité entre les femmes et les hommes au sein des décisions gouvernementales.

→ Pour la dixième fois, le Ministère a appuyé fièrement le concours *Chapeau, les filles !* et son volet *Excelle Science* par sa participation annuelle de 11 000 $, afin d'inciter les jeunes femmes à s'intéresser davantage au domaine des transports.

4.5 LA POLITIQUE DE FINANCEMENT DES SERVICES PUBLICS

En vertu de la Politique de financement des services publics, publiée à l'occasion du dépôt du budget 2009-2010 et révisée en 2011, les ministères et organismes sont tenus de rendre compte de leur tarification des biens et des services qu'ils fournissent à la population et aux entreprises. Les organismes relevant du ministre des Transports répondront à ces exigences dans leur propre rapport de fin d'année. Ainsi, la Société des traversiers du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, la Commission des transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec, dont les vocations commerciales sont établies depuis plusieurs années, feront part respectivement de leurs revenus provenant de la tarification. Le Ministère est, de son côté, responsable des revenus qu'il perçoit ainsi que des revenus des fonds sous sa responsabilité.

À titre d'agent percepteur auprès des usagers, la Société de l'assurance automobile du Québec a la responsabilité des revenus liés à cette tâche ainsi que des revenus perçus par l'agence Contrôle routier Québec. Il en est de même de ses fonctions fiduciaires liées au Fonds d'assurance automobile du Québec. Cette reddition de comptes concerne le Ministère, le Fonds des réseaux de transport terrestre ainsi que le Fonds de gestion de l'équipement roulant.

LES REVENUS ET LES COÛTS DES PRODUITS ET SERVICES

Le tableau de la page suivante présente les revenus qui relèvent de la responsabilité du Ministère, les coûts, la base de fixation du tarif et de l'indexation ainsi que le niveau de financement atteint pour les grandes catégories de produits et services telles que définies par le Contrôleur des finances.

- Les sommes les plus importantes du Ministère proviennent des revenus perçus des usagers routiers par l'intermédiaire des immatriculations et des permis de conduire. Les revenus de droits et permis du Fonds des réseaux de transport terrestre contribuent dans une proportion de 30,2 %[54] au financement de ses dépenses. Comme les infrastructures de transport bénéficient à l'ensemble de la collectivité, le gouvernement verse au Fonds des réseaux de transport terrestre les revenus de la taxe sur les carburants, qui équivalent à 59,7 %[55] des revenus du fonds.

Bien que payés par les usagers du réseau routier, les revenus de la taxe sur les carburants sont exclus du calcul du taux de financement du réseau routier puisqu'ils ne sont pas considérés comme un tarif. Étant donné que les revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre proviennent en grande partie de cette source, le taux de financement visé équivaut au taux de financement atteint.

- Parmi les lignes d'affaires qui soutiennent la mission du Ministère et dont les revenus de tarification sont inclus, mentionnons les revenus perçus par les haltes routières, ceux provenant des péages[56] sur le pont de l'autoroute 25 et sur l'autoroute 30, ainsi que ceux provenant de l'ensemble des activités d'acquisition et d'aliénation immobilières afin de répondre aux besoins des autres ministères et organismes gouvernementaux et paragouvernementaux. Les revenus qui proviennent de la vente d'immeubles excédentaires sont également considérés. Cette activité est rigoureusement encadrée par des articles de la Loi sur le ministère des Transports. De façon générale, toute disposition d'immeuble doit se faire au prix et aux conditions du marché immobilier.

- Les autres revenus proviennent de la ligne de soutien technique qui regroupe les produits et services techniques et administratifs pour l'usage interne du Ministère ou, exceptionnellement, pour des tiers qui se voient facturer les services rendus. On y trouve notamment divers revenus provenant de la vente ou de l'usage de matériel et fournitures, d'aide technique et de soutien, ainsi que de la vente de documents.

- Le Ministère est également responsable du Fonds de gestion de l'équipement roulant. Selon l'entente de gestion, cette unité autonome de service a notamment pour objectif d'assurer l'autofinancement de l'ensemble de ses activités tout en offrant des services à tarifs concurrentiels.

LES PRODUITS ET SERVICES QUI NE SONT PAS TARIFÉS

L'inventaire des produits et services réalisé au Ministère dans le cadre de la Politique a révélé que la majorité des produits et services pouvant être tarifés le sont déjà. Le Ministère poursuit sa réflexion afin de s'assurer que son expertise et ses diverses données sont tarifées, le cas échéant, à leur valeur marchande.

54. Revenus de droits et permis du Fonds des réseaux de transport terrestre/Total des dépenses de fonctionnement à l'état des résultats du Fonds des réseaux de transport terrestre.
55. Revenus de la taxe sur le carburant à l'état des résultats du Fonds des réseaux de transport terrestre/Total des revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre.
56. Inclut la part versée au partenaire.

LISTE DES REVENUS DE TARIFICATION[a] PERÇUS PAR CATÉGORIE, LA BASE DE TARIFICATION ET DE L'INDEXATION, LES COÛTS ET LE TAUX DE FINANCEMENT ATTEINT EN 2014-2015

LISTE DES REVENUS	REVENUS PERÇUS EN 2014-2015 (000 $)		TARIFICATION		INDEXATION		FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE		
							COÛT (G $)	NIVEAU DE FINANCEMENT	
	MINISTÈRE[b]	FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE[c]	BASE DE FIXATION[d]	DATE DERNIÈRE RÉVISION	BASE	DATE DERNIÈRE RÉVISION		ATTEINT	VISÉ
Total des revenus perçus	33 776	1 045 496					3,2	33 %[h]	33 %
Droits et permis	33 238	962 970							
Immatriculation[e] – droits et permis	33 238[f]	786 598[g]	DA	1991	Indice des prix à la consommation	2013			
Conducteurs et chauffeurs (permis)	S. O.	94 595		1991	Indice des prix à la consommation	2013			
Immatriculation (contribution au transport en commun)	S. O.	81 764		1991	Non[i]	1991			
Autres droits et permis	S. O.	13[j]							
Ventes de biens et services	538	82 526							
Terrains et bâtisses	(291)[k]	S. O.	MAG	continu	MAG	continu			
Location de terrains, bâtisses et autres	671	1 664	MAG	continu	MAG	continu			
Revenus des haltes routières et des villages-relais	S. O.	460[l]	MAG	continu	MAG	continu			
Péage aut. 25	S. O.	59 850[m]	MAG	continu	MAG	continu			
Péage aut. 30	S. O.	20 387[m]	MAG	continu	MAG	continu			
Divers	158	165							
Fonds de gestion de l'équipement roulant									
Location de machinerie, équipements et autres	24 645		MAG	continu	Indice des prix à la consommation	2013	Voir note[n]		

a Seuls les revenus de tarification selon les codes définis par le Contrôleur des finances sont considérés.
b Les données financières reflètent la version préliminaire des états financiers du 11 mai 2015.
c Les données financières reflètent la version préliminaire des états financiers du 27 août 2015.
d La base de fixation du tarif correspond à l'une des méthodologies suivantes (selon les termes du ministère des Finances du Québec) : une directive administrative (DA), ex. Manuel administratif, au prix du marché (MAG) ou en fonction du coût des services (CS).
e Sont exclus les revenus des immatriculations prélevés sur les véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée qui sont versés à la Société de financement des infrastructures locales du Québec.
f Ce résultat inclut les permis spéciaux de circulation et les vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.
g Les revenus des véhicules hors route sont inclus.
h Le calcul est le suivant : revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre payés par l'usager / dépenses du Fonds des réseaux de transport terrestre X 100.
i La contribution des automobilistes au transport en commun n'est pas un tarif au sens de la Loi sur l'administration financière (RLRQ, chapitre A-6.001) et n'a donc pas à être soumise à l'indexation.
j Il s'agit de permis pour les événements spéciaux et d'affichage commercial.
k Les revenus négatifs s'expliquent par un remboursement de 351 400 $ sur une facture de juin 2014.
l Ce résultat n'inclut pas les revenus des haltes routières en partenariats public-privé.
m Ce résultat inclut la part versée au partenaire.
n Le Centre de gestion de l'équipement roulant doit s'autofinancer selon l'entente de gestion. Se référer aux états financiers dans la section de son rapport d'activités. Les revenus proviennent de clients autres que les ministères et organismes gouvernementaux du Québec.

4.6 LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

La Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes du Ministère assure le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec.

Depuis 2001-2002, le Vérificateur général a émis des recommandations à la suite des vérifications qui touchent directement le Ministère ou l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux dans différents domaines.

Le Ministère a mis en œuvre les recommandations relatives aux mandats suivants du Vérificateur général :

- la planification des ressources humaines de la fonction publique ;
- la gestion de l'amélioration des services aux citoyens ;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – subventions aux municipalités ;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – subventions aux organismes publics de transport en commun concernant leurs immobilisations ;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – subventions du gouvernement à des organismes sans but lucratif ;
- la gestion de la conservation des ponts ;
- le développement durable ;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – gestion des technologies de l'information ;
- la gestion du projet de prolongement du réseau du métro sur le territoire de la Ville de Laval ;
- la vérification interne au gouvernement du Québec ;
- la prestation de services du gouvernement en ligne ;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – acquisition de services.

Le Ministère poursuit la mise en œuvre des recommandations qui découlent des mandats suivants :

- la planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal ;
- l'application de la Loi sur le développement durable ;
- la gestion de contrats qui présentent des situations à risque ;
- l'impact sur les états financiers consolidés du gouvernement : partenariats public-privé ;
- le déficit d'entretien des infrastructures publiques ;
- l'Agence métropolitaine de transport : gouvernance et gestion des grands projets d'infrastructure ;
- la réalisation et l'exploitation d'aires de service ;
- le Fonds vert : gestion et aide financière.

Pour faciliter la lecture, seuls les faits nouveaux survenus en 2014-2015 sont détaillés. Les recommandations pour lesquelles le Ministère a réalisé l'ensemble des mesures nécessaires ont été retirées.

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 3
Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal

Recommandation :

Développer des mécanismes permettant d'assurer la cohérence de l'ensemble des interventions.

Le Ministère a poursuivi sa collaboration avec ses partenaires en vue d'assurer la cohérence de l'ensemble des interventions sur le réseau routier et le réseau de transport en commun métropolitain. La formule du comité d'axe a de nouveau été utilisée en 2014-2015. Deux comités d'axe ont ainsi été mis sur pied pendant cette période :

- Le comité d'axe de l'autoroute 19 qui vise notamment à associer les partenaires concernés à la définition de projets de desserte en transport collectif cohérents, à faire émerger des projets consensuels et à optimiser les investissements en transport collectif. Il vise également à conseiller le Ministère en vue des étapes finales de préparation du projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 640 à Bois-des-Filion et le boulevard Dagenais à Laval.
- Le comité d'axe de la route 116 dans l'est de la Montérégie vise à permettre aux partenaires, soit les municipalités, le Réseau de transport de Longueuil, la Communauté métropolitaine de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport, d'échanger sur la mobilité durable et de développer une stratégie de planification intégrée. Ce comité travaille à la recherche de solutions efficaces pour tous les usagers des réseaux routiers, actifs et collectifs dans le corridor de la route 116.

En plus des éléments mentionnés précédemment, des comités et des bureaux de projet auxquels participent le Ministère et ses partenaires contribuent à assurer la cohérence de l'ensemble des interventions :

- Le comité directeur sur la mobilité des personnes et des biens dans la grande région de Montréal, Mobilité Montréal (qui inclut les membres participants de l'ancien Bureau des partenaires pour le remplacement du pont Champlain).
- Le comité directeur du service rapide par bus Pie-IX.
- Le comité aviseur pour un accès direct aux réseaux de transport en commun pour les futurs utilisateurs du Centre universitaire de santé McGill.
- Le comité dont le but consiste à assister la Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal dans son mandat visant à établir la pertinence de doter le Réseau artériel métropolitain de normes minimales de gestion et de normes relatives à l'harmonisation des règles de signalisation et de contrôle de la circulation.

Recommandation :

Améliorer la qualité et la fiabilité des données que le Ministère utilise afin de pouvoir tracer un portrait des déplacements le plus complet possible et pour mieux apprécier les incidences des interventions envisagées.

La 10e enquête Origine-Destination a été réalisée dans la région métropolitaine de Montréal du 4 septembre au 21 décembre 2013. Elle a permis de décrire les caractéristiques d'environ 410 800 déplacements réalisés par les 188 700 personnes composant plus de 78 800 ménages.

La présentation des résultats de l'enquête Origine-Destination 2013 a débuté au mois de janvier 2015 et devrait s'échelonner tout au long de l'année. En plus du ministère des Transports, plusieurs partenaires ont contribué au succès de cette enquête pilotée par l'Agence métropolitaine de transport :

- L'Association québécoise du transport intermunicipal
- La Communauté métropolitaine de Montréal
- Le Réseau de transport de Longueuil
- La Société de transport de Laval
- La Société de transport de Montréal
- Le Secrétariat à la région métropolitaine

Recommandation :

Élargir ses connaissances quant aux incidences associées à la mobilité, entre autres dans le domaine de la santé publique, de l'environnement et de l'économie, et les tenir à jour.

La démarche qui mène au Plan métropolitain de mobilité durable s'est poursuivie en 2014-2015. Le Ministère a continué ses études sectorielles visant à documenter tous les sujets liés à la mobilité, aux réseaux ou aux modes de transport. Cette connaissance a servi de base à la préparation d'un diagnostic de la mobilité et a permis d'identifier neuf enjeux et trois orientations pour la préparation du plan que le Ministère complètera cette année.

En complément des rencontres thématiques réalisées par le passé, des conférenciers du secteur universitaire, du domaine public ou de groupes environnementaux ont également présenté leurs travaux aux membres du comité technique pour la réalisation du Plan métropolitain de mobilité durable. Des rencontres ont eu lieu au cours de l'année 2014-2015 et ont porté sur les sujets suivants :

- le projet de la Route verte, les aménagements en faveur des piétons et des cyclistes ainsi que la Politique sur le vélo du ministère des Transports ;
- les enjeux relatifs au transport maritime et à la logistique (visite du port de Montréal) ;
- les nouvelles technologies en transport.

Recommandation :

Évaluer systématiquement et de façon globale les effets des différents scénarios envisagés au moment de l'élaboration d'un plan de transport.

Les travaux de réflexion qui mènent à l'élaboration d'une grille de priorisation ont été amorcés et tiennent compte des commentaires formulés, des actions menées et des mesures mises en place par le Ministère à ce jour.

Recommandation :

Mettre à jour la planification du transport dans la région métropolitaine et de s'assurer qu'elle :

- tient compte des orientations en matière d'aménagement et de l'évolution des enjeux ;
- permet une adéquation claire et explicite entre les orientations, les objectifs et les cibles utilisées ;
- établit des échéances précises pour la mise en œuvre des interventions et les résultats attendus ;
- détermine pour chacune des interventions les responsabilités et les rôles de l'ensemble des intervenants dans la mise en œuvre ;
- présente les investissements requis pour chacune des interventions selon les évaluations les plus récentes.

Au mois de décembre 2014, le Ministère a déposé une première version de son Plan métropolitain de mobilité durable. Celle-ci a fait l'objet d'une évaluation auprès d'un comité interne formé d'experts en planification dont le mandat consiste à veiller à la qualité de tous les plans territoriaux de mobilité durable en voie de réalisation au Ministère et d'assurer la cohérence entre ceux-ci.

Recommandation :

Terminer le processus menant au développement des indicateurs pour la région métropolitaine.

Au cours de la dernière année, le Ministère a poursuivi les travaux visant à développer les indicateurs qui lui permettront d'évaluer l'atteinte des résultats quant aux objectifs du Plan métropolitain de mobilité durable.

Recommandation :

Mettre en place un mécanisme formel de suivi des résultats et des interventions.

Une équipe affectée à la planification des transports dans la région métropolitaine a travaillé à réaliser le Plan métropolitain de mobilité durable durant la dernière année. Cette équipe a également le mandat de poursuivre le développement des connaissances sur tous les aspects qui définissent et influencent la mobilité durable et d'élaborer le mécanisme de suivi des interventions à mettre en place.

Recommandation :

Produire un bilan périodique qui fait état des progrès réalisés par rapport aux résultats attendus et aux interventions prévues, des écarts relevés et des causes à l'origine de ces écarts ainsi que des solutions envisagées pour corriger la solution, le cas échéant.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère pour la production d'un bilan périodique sont toujours valables.

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 4 Application de la Loi sur le développement durable

Recommandation :

S'assurer que l'ensemble du personnel comprend les exigences de la Loi, notamment en ce qui a trait à la prise en compte des principes prévus par celle-ci, ainsi que la portée de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013.

En 2014-2015, quatre capsules de sensibilisation ont été ajoutées à la section relative au développement durable dans l'intranet du Ministère.

Recommandation :

Profiter de l'élaboration du plan d'action en développement durable pour revoir les pratiques de gestion en conséquence et rectifier le tir, s'il y a lieu.

En avril 2013, le comité de gestion approuvait l'ajout de trois nouvelles actions au Plan d'action de développement durable 2009-2015 du ministère des Transports, dont une concernait la mise en place d'un processus qui prenait formellement en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées par le Ministère. Ce processus a été formalisé par l'approbation, en janvier 2014, de la Directive pour la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées au Ministère. Celle-ci stipule que dorénavant tout projet de politique, de stratégie, de plan d'action, de loi ou programme d'aide soumis pour approbation par la sous-ministre puis par le Conseil des ministres et le Conseil du trésor doit être accompagné d'une fiche signée par le directeur concerné attestant que la prise en compte des principes de développement durable a été effectuée par l'équipe responsable. Le résultat relatif à l'atteinte de la cible fixée est présenté dans la partie 3 du présent rapport (indicateur PADD 04).

Recommandation :

Poursuivre les efforts quant à l'adaptation et à l'utilisation d'outils d'aide à la décision pour assurer la prise en compte des principes de développement durable.

Voir le commentaire de la recommandation précédente.

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandation :

S'assurer que la préparation des travaux permet au Ministère de minimiser les dépassements de coûts.

La gestion des risques est un élément important de la gestion des coûts d'un projet. Treize séances de formations concernant la méthodologie de gestion des risques de projets routiers ont été offertes à 245 employés du Ministère en 2014-2015. Ces séances de formation contribuent à l'atteinte de cet objectif. Mentionnons que chaque projet routier présenté au Comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus doit comprendre une analyse de risques de projet conforme à la méthodologie du Ministère.

Pour l'année 2014-2015, 53 projets ont été gérés selon la démarche ministérielle de gestion de projets sur une possibilité de 76, soit 70 % des projets identifiés.

Recommandation :

Procéder à des analyses, notamment en matière de coûts, en établissant des parallèles entre les données du Ministère et celles d'autres organisations similaires, d'une part, et, d'autre part, entre les données propres à chaque région du Québec.

Les commentaires formulés, les actions menées et les mesures mises en place par le Ministère quant aux diverses analyses comparatives de coûts sont toujours valables.

Rapport du Vérificateur général 2011-2012, chapitre 11
Impact sur les états financiers consolidés du gouvernement : Partenariats public-privé (Observation du Vérificateur général)

Analyse du traitement comptable :

L'un des enjeux du gouvernement relativement aux revenus de péage des deux autoroutes sera de s'assurer de récupérer tous les revenus auxquels il a droit. Les premiers revenus de péage qui proviendront de l'autoroute 25 seront comptabilisés dans les états financiers consolidés au 31 mars 2012. Le ministère des Transports prévoit effectuer des vérifications à ce sujet.

Autoroutes 25 et 30

Considérant que, pour le Ministère, les entrées de fonds générées par les projets réalisés en partenariats public-privé constituent des revenus qui permettent au gouvernement d'absorber une partie de leurs coûts, l'exhaustivité de ces revenus fait l'objet d'une attention particulière.

En 2014-2015, un contrat a été octroyé par appel d'offres à une firme d'experts-comptables. Les travaux qui entourent la description des processus propres à l'autoroute 25 ont été réalisés et ceux spécifiques à l'autoroute 30 ont été amorcés.

Ces travaux sont préalables aux analyses de risques qui permettront de dégager les éléments critiques communs ou spécifiques aux deux autoroutes.

Rapport du Vérificateur général 2012-2013, chapitre 4
Déficit d'entretien des infrastructures publiques

Recommandation :

Déterminer le déficit d'entretien en fonction des exigences que le Secrétariat du Conseil du trésor aura établies.

Une méthode de calcul du déficit de maintien d'actifs (appelé auparavant déficit d'entretien) répondant aux exigences du Secrétariat du Conseil du trésor a été établie. Ce calcul s'appuie sur le principe que les besoins en travaux reliés aux interventions qui peuvent être réalisées dans les délais prescrits sont considérés comme du maintien d'actifs. Autrement, ils sont cumulés dans le déficit de maintien d'actifs.

Recommandation :

Publier des indicateurs permettant de suivre l'amélioration de l'état des structures, dont un qui tient compte de l'estimation des coûts des interventions prévues.

En 2014-2015, le Ministère a publié l'indice des investissements à réaliser pour la remise en état du parc de structures, dans le *Bilan de l'état des structures du réseau routier supérieur québécois 2013*. Cet indicateur prend en compte l'envergure des structures et l'ampleur des travaux nécessaires à réaliser, comme recommandé par le Vérificateur général.

Recommandation :

Estimer régulièrement le déficit d'entretien tel que le Secrétariat du Conseil du trésor l'aura défini et suivre son évolution en vue d'atteindre les objectifs fixés par la loi.

En 2014-2015, le Ministère a déterminé la valeur du déficit de maintien d'actifs selon les consignes du Secrétariat du Conseil du trésor. Puisqu'il s'agissait de la première évaluation du déficit de maintien d'actifs sur cette nouvelle base, celle-ci constitue l'année de référence à partir de laquelle sera présentée son évolution pour les prochaines années.

En conséquence, en 2014-2015, le Ministère a effectué le suivi de la résorption du déficit d'entretien cumulé sur les mêmes bases que les années antérieures (relativement au pourcentage du nombre de structures en bon état).

Rapport du Vérificateur général 2013-2014, chapitre 4, automne 2013
Agence métropolitaine de transport : gouvernance et gestion des grands projets d'infrastructure

Recommandation :

Revoir les processus et les contrôles liés aux modalités de financement des grands projets pour qu'ils permettent de détecter les problèmes potentiels dans la gestion du coût, de l'envergure, de l'échéancier et des risques, et de réagir en temps opportun.

Depuis l'entrée en vigueur de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique[57], le Ministère s'est assuré que l'ensemble des projets majeurs de l'Agence métropolitaine de transport se conforme à celle-ci.

Au cours de l'année 2014-2015, le Ministère a adopté une structure organisationnelle de suivi systématique « Agence métropolitaine de transport – ministère des Transports du Québec » pour les projets majeurs de l'Agence métropolitaine de transport. Cette structure comprend notamment un comité directeur coprésidé par l'Agence métropolitaine de transport et le Ministère. Lors de la tenue des rencontres, un dépôt d'un rapport d'avancement du projet (orientations, objectifs, échéanciers, budget, etc.) est effectué par le directeur du bureau de projet pour études et recommandations en vue d'une décision du comité directeur. Ce comité traite également toute autre question qui nécessite une décision pour la bonne marche du projet et s'assure aussi de la gestion adéquate des risques du projet.

Dans le cadre de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, le Ministère a soumis une demande d'association à la Société québécoise des infrastructures pour l'élaboration des dossiers d'opportunité et d'affaires des projets majeurs en transport collectif qui y sont assujettis. En ce qui a trait aux projets majeurs de l'Agence métropolitaine de transport, cette demande d'association se concrétise par une entente tripartite (Agence métropolitaine de transport – ministère des Transports du Québec – Société québécoise des infrastructures) qui vise à préciser les responsabilités et les mandats de chacune des parties, notamment en regard de l'élaboration du dossier d'opportunité et du dossier d'affaires. Dans le cadre de cette entente, les trois parties conviennent d'une structure de gouvernance du bureau de projet pour études et d'un échéancier pour le suivi et la réalisation du projet. Le ministère des Transports, la Société québécoise des infrastructures et l'Agence métropolitaine de transport finalisent actuellement des ententes selon les principes de la Directive.

57. En février 2014, la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique a été remplacée par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique dont la portée est plus grande.

Rapport du Vérificateur général 2014-2015, chapitre 2, printemps 2014
Réalisation et exploitation d'aires de service

Recommandation :

S'assurer de l'arrimage des services déployés dans chaque aire de service par rapport aux besoins en considérant notamment les services déjà disponibles à proximité.

À la suite de l'expérience acquise lors la première phase de modernisation des aires de service, le Ministère revoit totalement son modèle d'affaires. Il fera systématiquement une évaluation des caractéristiques propres à chaque emplacement afin que les services offerts répondent aux besoins des usagers de la route.

De plus, le Ministère s'assure d'atteindre un arrimage entre les services offerts aux usagers de la route et les besoins de la clientèle cible, dite « en transit », soit la clientèle directement visée par les mesures de sécurité routière de lutte contre la fatigue et la somnolence au volant, qui utilise peu ou pas de services à proximité.

La décision gouvernementale d'offrir aux usagers de la route des services complets, 24 heures sur 24, par l'entremise d'un réseau intégré d'aires de service publiques est une mesure importante de sécurité routière. Le Ministère doit donc s'assurer que les services sont disponibles en tout temps, ce que ne peuvent toujours garantir les services à proximité.

Par ailleurs, le Ministère travaille sur le projet pilote qui vise la modernisation de l'aire de service du Point-du-Jour à Lavaltrie, lequel a été annoncé par la sous-ministre le 5 novembre 2014 à la Commission de l'administration publique.

Le Ministère a entrepris deux études qui visent à mesurer les besoins des usagers de la route à l'égard des aires de service de manière générale, et de manière plus spécifique, à l'égard de l'aire de service du Point-du-Jour.

Ces études sont réalisées par Stratégie Organisation et Méthode Som inc., une firme de sondage reconnue dans ce domaine.

Recommandation :

Présenter une analyse complète des projets d'infrastructures aux décideurs, y compris la rentabilité de chaque projet, la comparaison des différents modes, les coûts liés à chacun de ces modes, les risques et les analyses de sensibilité.

Le Ministère prévoit une mise en service de l'aire de service du Point-du-Jour à Lavaltrie en juin 2017. Cette date tient compte des diverses étapes qui doivent être réalisées afin de répondre aux recommandations du Vérificateur général du Québec et de la Commission de l'administration publique auxquelles le Ministère a adhéré. À ce titre, des consultations et des études supplémentaires sont nécessaires pour atteindre cet objectif. Les principales étapes prévues par le Ministère pour la réalisation du projet pilote sont les suivantes :

- → déterminer le mode de réalisation et de gestion à privilégier au terme des analyses comparatives qui lui ont été fournies ;
- → soumettre pour acceptation au Secrétariat du Conseil du trésor le cas échéant ou à toute autre autorité devant être saisie d'une demande d'autorisation si nécessaire, les conditions du contrat à conclure avec l'entreprise privée pour la réalisation du projet pilote ;
- → préparer et lancer l'appel d'intérêt ;
- → préparer et lancer le processus de sélection d'une entreprise privée ;
- → conclure l'entente avec l'entreprise privée sélectionnée.

Par ailleurs, le Ministère entend prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer une gestion rigoureuse de tout projet d'aire de service qui sera réalisé, et ce, en tenant compte notamment de l'expérience acquise lors de la réalisation de la phase 1. À ce titre, il procédera à des analyses de risques et de sensibilité, de même qu'à un examen approfondi des modèles financiers qui lui seront soumis.

Recommandation :

Limiter les négociations permises avec le candidat sélectionné afin d'augmenter l'efficience du processus d'appel d'offres.

Pour tout projet d'aire de service, le Ministère tiendra compte de cette recommandation lors de la publication des appels d'offres et y précisera clairement les sujets qui pourront faire l'objet de négociations entre les parties.

Recommandation :

Effectuer une analyse rigoureuse des propositions des soumissionnaires afin de recenser tous les risques liés au modèle financier et en évaluer les effets sur l'autofinancement du projet.

Le Ministère entend prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer une gestion rigoureuse de tout projet d'aire de service qui sera réalisé. À ce titre, il analysera rigoureusement les propositions des soumissionnaires pour recenser les risques liés au projet.

Recommandation :

Évaluer l'impact des garanties publiques sur la répartition des risques liés au projet et leurs répercussions futures sur les finances publiques et, s'il y a lieu, se servir de ces garanties comme incitatif pour attirer un plus grand nombre de soumissionnaires.

Le Ministère tiendra compte de cette recommandation pour tout projet d'aire de service qui sera réalisé, et ce, en tenant compte notamment de l'expérience acquise lors de la réalisation de la phase I de modernisation des aires de service.

Recommandation :

S'assurer d'une répartition optimale des risques en prévoyant dans l'entente des mesures tel le rééquilibrage financier, si ce projet s'avère plus rentable ou moins rentable que prévu.

Dans le cadre de la mise en place du projet pilote de modernisation de l'aire de service du Point-du-Jour à Lavaltrie, le Ministère a entamé des démarches pour obtenir des analyses de sensibilité et des risques associés au projet. Le Ministère entend également s'assurer d'une répartition optimale des risques dans tout projet d'aire de service qui sera réalisé.

Recommandation :

Effectuer un suivi rigoureux de la performance du partenaire et des risques que le Ministère assume pour en recenser les problèmes potentiels de façon précoce afin d'en limiter l'impact et de définir clairement les responsabilités et les actions à accomplir à cet égard.

Le Ministère tiendra compte de cette recommandation et prendra tous les moyens nécessaires pour que soient validées à l'interne les méthodologies d'analyse et les hypothèses financières soumises par les intervenants externes.

Recommandation :

Favoriser une relation partenariale de confiance en ayant recours à une procédure de prévention et de règlement des différends qui inclut notamment :

- → l'utilisation des services d'experts indépendants pour faciliter la compréhension des objectifs de chacun et concilier les intérêts divergents lors des longues périodes de négociation;
- → le recours à la médiation et à l'arbitrage pour favoriser un règlement rapide des différends.

Le Ministère tiendra compte de cette recommandation pour tout projet d'aire de service qui sera réalisé, et ce, en tenant compte notamment de l'expérience acquise lors de la réalisation de la phase I de modernisation des aires de service.

Rapport du Vérificateur général 2014-2015, chapitre 4, printemps 2014
Fonds vert : gestion et aide financière

Recommandation :

Procéder par appel de propositions et utiliser des critères précis pour évaluer les projets, les prioriser et les sélectionner; en cas de dérogation, consigner dans le dossier les justifications suffisantes pour soutenir les choix effectués.

→ Une directive concernant les engagements pris par le Ministère a été élaborée en mars 2015. Celle-ci indique notamment :

- que les unités administratives doivent transmettre annuellement une planification des appels de propositions ou, selon le cas, une planification des activités donnant à toutes les organisations admissibles la possibilité de présenter une demande de financement;
- qu'un comité de réflexion soit créé pour valider les critères d'évaluation des projets des différents programmes;
- que tout dossier recommandé aux fins d'approbation par les autorités du Ministère soit accompagné d'une analyse détaillée selon les critères du programme concerné;
- que dans l'éventualité où une dérogation est nécessaire, tout projet soumis pour approbation soit accompagné d'un argumentaire expliquant les raisons pour lesquelles les critères du programme ne s'appliquent pas et d'un avis de pertinence indiquant les raisons pour lesquelles le projet soumis doit être sélectionné.

→ Des appels aux partenaires ont été faits le 15 juin 2014 et le 12 janvier 2015 pour le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire et pour le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal.

→ Pour le programme Écocamionnage, tout propriétaire s'est fait remettre un dépliant d'information concernant le programme au moment du renouvellement des immatriculations de son véhicule. Cet exercice s'est tenu en février 2015.

→ Pour les programmes nécessitant l'octroi de contrats de recherche à un organisme public tels les établissements d'enseignement (universités, cégeps, etc.), des travaux ont été entrepris pour mettre en œuvre un processus d'appel de propositions pour les cas où l'expertise requise est partagée par plusieurs établissements.

Recommandation :

Définir les dépenses qui sont admissibles en tant que frais d'administration que les bénéficiaires peuvent réclamer au Fonds vert et les limites y afférentes.

→ Une précision indiquant que les frais d'administration ne sont pas admissibles a été apportée dans le document « Véloce II – Programme d'aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes – processus de traitement des demandes de subventions ».

→ Les différents guides de demande d'aide financière du programme Écocamionnage ont été modifiés et stipulent que les frais d'administration ne sont pas admissibles. Au 31 mars 2015, ils étaient en voie d'être téléversés sur le site Web du Ministère.

→ Les modalités d'application du Programme d'aide au développement du transport collectif indiquent que pour le volet III, les dépenses administratives ne peuvent excéder 15 % des coûts des projets. Cette disposition existait dans le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif.

Recommandation :

S'assurer que les ententes prises avec les bénéficiaires permettent leur résiliation et le recouvrement de l'aide financière accordée lorsqu'elles ne sont pas respectées.

→ Une mention selon laquelle toute somme versée pour des travaux non conformes aux dispositions du programme ou pour des dépenses injustifiées devra être remboursée a été ajoutée aux lettres types du volet 1 de Véloce II pour les projets 2015-2016.

→ Les modalités du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif font mention, pour le volet II, qu'à défaut de s'engager à réinvestir les surplus au cours des années suivantes, un remboursement devra être effectué au Ministère. Depuis 2014, le ministère des Transports exige le dépôt d'un plan de développement des services de manière à être en mesure de suivre les réinvestissements. La lettre type qui confirme la subvention mentionne explicitement l'obligation de transmettre le plan sans quoi les sommes attribuées devront être retournées au Ministère. Ces éléments ont été reconduits dans le cadre du Programme d'aide au développement du transport collectif.

Recommandation :

Fixer des objectifs précis et mesurables pour chacun des projets financés au moyen du Fonds vert, évaluer périodiquement les résultats obtenus et prendre des mesures correctives afin que la situation soit redressée, s'il y a lieu.

→ Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a invité le Ministère à participer à la première rencontre d'un groupe de travail afin d'identifier des indicateurs qui permettront de démontrer les impacts des projets de promotion, de sensibilisation et de recherche. Au 31 mars 2015, des discussions étaient en cours pour fixer la date de la première rencontre.

Recommandation :

Fixer des objectifs précis et mesurables, axés sur les résultats, pour chacun des programmes financés par l'intermédiaire du Fonds vert et évaluer périodiquement leur atteinte.

→ En juillet 2014, le Ministère a soumis ses propositions d'indicateurs au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Ce dernier a approuvé la plupart des indicateurs proposés, mais a demandé des précisions sur certains et l'ajout de nouveaux. Au 31 mars 2015, le Ministère a soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, pour approbation, les modifications demandées et les propositions d'indicateurs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

→ Au 31 mars 2015, des discussions étaient en cours avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour fixer la date d'une première rencontre afin de discuter de certains autres indicateurs concernant notamment les projets de promotion, de sensibilisation et de recherche.

Recommandation :

Procéder à des évaluations de programme ou achever celles en cours et prendre des mesures correctives, lorsque c'est nécessaire.

Au cours de l'année 2014-2015, le Ministère a recueilli de l'information, mené des analyses statistiques et rédigé en grande partie des rapports préliminaires d'évaluation de programmes portant sur quatre des programmes liés au Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012.

De plus, au cours de cette même année, le Ministère a réalisé un portrait de l'ensemble des programmes financés par le Fonds vert qu'il administre au regard du Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020, afin d'identifier ultérieurement les indicateurs qui permettront un suivi adéquat des mesures par les directions concernées ainsi que les priorités d'évaluation pour les années à venir.

4.6.1 LES RÉSULTATS 2014-2015 EN MATIÈRE D'AUDIT INTERNE : VALIDATION DES CONTRATS APRÈS OCTROI ET SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL À LA SUITE DE SON RAPPORT DU 18 NOVEMBRE 2009

Le 25 novembre 2009, dans la foulée du dépôt du rapport du Vérificateur général sur la gestion des contrats qui présentent des situations à risque, la ministre des Transports annonçait une série de mesures, dont l'embauche d'un auditeur interne dans chacune des 14 directions territoriales du Ministère et la bonification de l'action du comité d'audit interne et d'évaluation de programmes.

Le mandat initial imparti aux auditeurs internes en gestion contractuelle consistait à examiner et à valider l'application de la réglementation de même que la conformité des contrats avant qu'ils soient accordés.

À la suite d'une décision du comité d'audit interne et d'évaluation de programmes, la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes a mis fin à ses validations avant octroi, le 31 août 2013. À partir du 1er septembre 2013, le nouveau mandat imparti aux auditeurs internes en gestion contractuelle consiste à examiner et à valider l'application de la réglementation après l'octroi du contrat.

Au cours du dernier exercice financier, les auditeurs internes ont validé 70 dossiers de contrat de construction et 51 dossiers de contrat de services professionnels après l'octroi du contrat. Ces dossiers ont été retenus à partir des dossiers contractuels validés par la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes avant octroi du contrat pour la période du 1er avril 2010 au 31 mars 2013.

L'examen de ces dossiers par les auditeurs internes en gestion contractuelle a porté sur la conformité à la Loi sur les contrats des organismes publics, aux règlements ainsi qu'aux directives ministérielles dans la gestion des contrats.

Il a aussi porté sur la validation du respect des mesures de mise en œuvre des recommandations du Vérificateur général, notamment au regard des circonstances suivantes :

- l'autorisation des travaux imprévus et les dépassements de coûts avant leur paiement ;
- l'autorisation de tout dépassement significatif de coûts occasionné par des variations de quantités ;
- l'utilisation de sommes affectées à la réalisation du contrat pour couvrir uniquement les coûts y afférents ;
- la signature du contrat ou du bon de commande avant le début des travaux ;
- les paiements effectués avant l'attestation de la réalisation des travaux et les situations où des éléments figurant aux bordereaux des quantités et des prix ne sont pas liés à des travaux précis ;
- le respect des exigences à l'égard de la réalisation des travaux et l'évaluation du rendement du fournisseur ;
- la minimisation des dépassements de coûts en raison d'une préparation et d'un suivi adéquats des travaux.

Le travail des auditeurs a porté sur des contrats qui étaient terminés ou pratiquement terminés au moment des validations. Les auditeurs avaient accès aux dossiers physiques relatifs aux contrats examinés et à des documents numérisés pour effectuer leur validation. Ces dossiers devaient comprendre tous les documents administratifs et les autorisations ministérielles requises en vertu de la Loi, des règlements et des directives ministérielles relatifs à la gestion des contrats. Un rapport d'audit a été placé dans chaque dossier contractuel examiné.

Résultats de la validation de la conformité à la Loi et aux règlements réalisée par les auditeurs internes en gestion contractuelle pour l'exercice 2014-2015

Soixante-dix contrats de construction et 51 contrats en services professionnels ont été validés après leur octroi :

→ 112 contrats sont conformes à la Loi sur les contrats des organismes publics et règlements afférents (92,6 %) ;

→ 9 contrats sont non conformes (7,4 %) pour les raisons suivantes :

- pour 4 contrats : non-respect de l'exigence légale de la Loi sur les contrats des organismes publics à savoir qu'un contrat peut être modifié si la modification en constitue un accessoire et n'en change pas la nature,
- pour 5 contrats : non-respect de l'exigence légale de la Loi sur les contrats des organismes publics qui requiert une autorisation préalable du sous-ministre pour une modification au contrat (travaux imprévus) qui occasionne une dépense supplémentaire de plus de 10 % du montant initial du contrat. Pour les 5 contrats, l'autorisation du sous-ministre a été obtenue après la réalisation des travaux imprévus qui occasionnait la dépense supplémentaire de plus de 10 % du montant initial du contrat.

RÉSULTATS DE LA VALIDATION APRÈS OCTROI DE 70 CONTRATS DE CONSTRUCTION PAR MODE D'ADJUDICATION

	CONFORMES			NON CONFORMES		
MODE D'ADJUDICATION	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE CONFORMITÉ (%)	MONTANT DES CONTRATS (000 $)	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE NON-CONFORMITÉ (%)	MONTANT DES CONTRATS (000 $)
Appel d'offres public	60	88,2	179 958,4	8	11,8	14 722,7
Appel d'offres sur invitation	2	100	115,4	–	–	–

RÉSULTATS DE LA VALIDATION APRÈS OCTROI DE 51 CONTRATS DE SERVICE PROFESSIONNELS PAR MODE D'ADJUDICATION

	CONFORMES			NON CONFORMES		
MODE D'ADJUDICATION	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE CONFORMITÉ (%)	MONTANT DES CONTRATS (000 $)	NOMBRE DE CONTRATS	TAUX DE NON-CONFORMITÉ (%)	MONTANT DES CONTRATS (000 $)
Appel d'offres public	14	100	12 318,1	–	–	–
Appel d'offres public régionalisé	17	94,4	48 217,7	1	5,6	188,5
Appel d'offres sur invitation	2	100	49,0	–	–	–
Gré à gré	4	100	1 311,3	–	–	–
Programme de contrats à exécution sur demande	13	100	1 592,2	–	–	–

Résultats du suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport de novembre 2009

Les 121 contrats validés après leur octroi présentaient au moins une situation à risque, telle qu'elle est définie par le Vérificateur général (circonstances énoncées ci-dessus). Il est à noter qu'il ne s'agit pas de non-conformité à la Loi et aux règlements. Parmi ceux-ci :

→ 72 dossiers ont été jugés conformes (59,5 %) ;

→ 49 dossiers ont été jugés non conformes (40,5 %) ; ils comportaient une ou plusieurs non-conformités (67) en raison :

- du paiement du coût de travaux imprévus avant autorisation (11 cas),
- de l'absence de négociation avant la signature du contrat ou du bon de commande (2 cas),
- de l'utilisation de sommes affectées à la réalisation du contrat pour payer d'autres travaux (2 cas),
- de la signature du contrat ou du bon de commande après le début des travaux (11 cas),
- d'éléments figurant aux bordereaux des quantités et des prix non liés à des travaux précis (21 cas),
- du non-respect d'une attestation de conformité des travaux (14 cas),
- du non-respect d'une évaluation de rendement (4 cas),
- de lacunes pour la préparation et le suivi des travaux ne permettant pas de minimiser les dépassements de coûts (2 cas).

COMITÉ D'AUDIT INTERNE ET D'ÉVALUATION DE PROGRAMMES

Depuis l'automne 2011, le comité d'audit interne et d'évaluation de programmes, présidé par le sous-ministre, ne comprend que des membres externes. Ces membres sont MM. Denis Bédard, ancien secrétaire du Conseil du trésor, André Dicaire, ancien secrétaire général du Conseil exécutif, et André Fiset, ancien sous-ministre de Revenu Québec et ancien Contrôleur des finances. En 2014-2015, le comité d'audit interne et d'évaluation de programmes s'est réuni le 23 octobre 2014 et le 25 mars 2015.

4.6.2 LES RÉSULTATS 2014-2015 EN MATIÈRE DE VALIDATION DU PROCESSUS D'OCTROI DES CONTRATS PAR LES PROFESSIONNELS EN CONFORMITÉ DES PROCESSUS ET DU SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL À LA SUITE DE SON RAPPORT DU 18 NOVEMBRE 2009

Le mandat donné aux professionnels en conformité des processus consiste à valider la conformité dans l'application des lois, règlements, directives du processus d'octroi des contrats. Ces professionnels sont entrés en fonction graduellement à compter du 1er juin 2013. Depuis le 1er octobre 2013, les 14 directions territoriales et le Bureau de la coordination du Nord-du-Québec peuvent compter sur les services d'un professionnel en conformité des processus.

Les professionnels en conformité des processus ont validé les dossiers contractuels d'une valeur estimée à 5 000 dollars et plus dans les catégories suivantes :

→ les contrats de services professionnels ;

→ les contrats de construction ;

→ les contrats de services de nature technique ;

→ les contrats de déneigement et de déglaçage des routes ;

→ les contrats de construction visant la fabrication et la pose d'enrobé.

Ces catégories de dossiers contractuels ont fait l'objet d'un examen pour les modes d'attribution de gré à gré, par appel d'offres sur invitation, par appel d'offres public ou par appel d'offres public régionalisé.

L'examen des dossiers par les professionnels en conformité des processus a porté sur la conformité à la Loi sur les contrats des organismes publics, aux règlements et aux directives ministérielles en matière de gestion contractuelle.

Il a aussi porté sur la validation du respect des mesures de mise en œuvre des recommandations du Vérificateur général, au regard des circonstances suivantes :

- → les contrats conclus en situation d'urgence ;
- → les situations d'entrepreneur ou de prestataire de services unique, ou les deux ;
- → le prix estimé inférieur au seuil requis pour procéder par appel d'offres ;
- → la réception d'une seule offre conforme ;
- → l'analyse des écarts entre le prix estimé et le prix soumis pour les contrats autres que ceux relatifs aux services professionnels :
  - dont le montant de la soumission retenue excède de 10 % le montant de l'estimation des travaux,
  - dont le montant de la soumission retenue, pour tout contrat de 1 million de dollars et plus, est d'au moins 20 % inférieur à l'estimation des travaux.

Le travail des professionnels en conformité des processus se réalise, majoritairement, avant l'envoi du contrat pour la signature de l'entrepreneur ou du prestataire de services. À cette étape, la direction territoriale présente le dossier contractuel au professionnel en conformité des processus. Ce dossier doit comprendre tous les documents administratifs et autorisations ministérielles requis en vertu de la Loi et des règlements et directives ministérielles en matière de gestion contractuelle. Pour diverses raisons, la validation de la conformité du processus d'octroi peut être réalisée après l'octroi, et ce, dans le but de valider un maximum de contrats. À la suite de cette validation, un rapport d'analyse de conformité est préparé pour chaque dossier contractuel examiné, et ce dernier est conservé au dossier officiel. Pour les contrats validés avant l'octroi, il est encore possible pour la direction territoriale de corriger une non-conformité avant l'octroi du contrat.

Pour toutes les non-conformités constatées, le professionnel en conformité des processus recommande au directeur territorial les correctifs à apporter au processus d'octroi des contrats de façon à ce qu'elles ne se répètent pas dans les futurs octrois de contrat.

Dans les situations d'urgence, lorsque la sécurité des personnes, la protection des infrastructures ou la circulation des services d'urgence est en cause, les travaux peuvent commencer avant la signature du contrat. Après le début des travaux réalisés en urgence, la direction territoriale doit effectuer les procédures habituelles qui s'appliquent selon les circonstances. C'est à ce moment que le professionnel en conformité des processus examine ce type de dossier contractuel.

Résultats de la validation de la conformité à la Loi et aux règlements y afférents pour l'exercice 2014-2015[58]

Au total, 2 031 contrats ont fait l'objet d'une validation du processus d'octroi :

- → 1 976 contrats sont conformes à la Loi sur les contrats des organismes publics et aux règlements y afférents (97 %) ;
- → 55 contrats sont non conformes (3 %) comptant 91 non-conformités (à noter qu'il peut y avoir plus d'une non-conformité par contrat) dont voici les principales :
  - 26 non-conformités relatives au début des travaux avant la signature du contrat,
  - 13 non-conformités relatives à l'estimation,
  - 8 non-conformités relatives à une situation d'urgence (critères non respectés, portée du mandat non circonscrite),
  - 7 non-conformités relatives aux taux de rémunération de services professionnels (taux supérieurs aux taux décrétés),
  - 6 non-conformités relatives au marché,
  - 6 non-conformités relatives à la proposition de la firme (non conservée à même le dossier contractuel).

Tous les contrats non conformes ont été attribués avec l'autorisation du directeur territorial et le directeur général adjoint a été mis au fait de chaque situation. De plus, des mesures ont été prises afin d'éviter que ces situations ne se reproduisent.

58. La base de référence quant à la présentation des résultats a été ramenée à celle de 2012-2013. Les résultats ne peuvent donc être comparés à ceux de 2013-2014.

RÉSULTATS DE LA VALIDATION DES 2 031 CONTRATS[a]

NATURE DU CONTRAT ET MODE D'ADJUDICATION	RÉSULTATS							
	CONFORMES			NON CONFORMES			TOTAL	
	NOMBRE DE CONTRATS	MONTANT DES CONTRATS ($)	TAUX DE CONFORMITÉ (%)	NOMBRE DE CONTRATS	MONTANT DES CONTRATS ($)		NOMBRE DE CONTRATS	MONTANT DES CONTRATS ($)
Contrats de services professionnels	**1107**	**151 077 466**	**97**	**32**	**9 745 175**		**1139**	**160 822 641**
Appel d'offres public	93	91 818 528	98	2	7 800 000		95	99 618 528
Appel d'offres sur invitation	46	1 441 190	100	–	–		46	1 441 190
Gré à gré	60	2 059 350	90	7	343 459		67	2 402 809
Programme de contrats à exécution sur demande	908	55 758 398	98	23	1 601 716		931	57 360 114
Contrats de travaux de construction	**425**	**606 965 137**	**98**	**9**	**10 264 071**		**434**	**617 229 208**
Appel d'offres public	343	599 532 759	100	–	–		343	599 532 759
Appel d'offres sur invitation	70	5 132 922	99	1	410 500		71	5 543 422
Gré à gré	12	2 299 456	60	8	9 853 571		20	12 153 027
Contrats de services de nature technique	**263**	**20 340 999**	**97**	**9**	**112 839**		**272**	**20 453 838**
Appel d'offres public	101	16 267 963	98	2	47 308		103	16 315 271
Appel d'offres sur invitation	145	3 861 539	98	3	7 950		148	3 869 489
Gré à gré	17	211 497	83	4	57 581		21	269 078
Contrats de services de déneigement et de déglaçage de routes	**96**	**40 437 492**	**97**	**3**	**4 066 592**		**99**	**44 504 084**
Appel d'offres public	94	40 412 702	97	3	4 066 592		97	44 479 294
Appel d'offres sur invitation	2	24 790	100	–	–		2	24 790
Contrats de travaux de construction de fabrication et de pose d'enrobé	**85**	**74 123 720**	**98**	**2**	**1 438 153**		**87**	**75 561 873**
Appel d'offres public	55	61 918 692	98	1	1 353 854		56	63 272 546
Appel d'offres sur invitation	2	142 954	67	1	84 299		3	227 253
Gré à gré	1	44 424	100	–	–		1	44 424
Tarif non négociable	27	12 017 650	100	–	–		27	12 017 650
TOTAL	1976	892 944 814	97	55	25 626 830		2031	918 571 644

a Exclut les contrats conclus avec les municipalités, les communautés autochtones et les entreprises de services publics.

Résultats du suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport de novembre 2009

Parmi les 2 031 contrats ayant fait l'objet d'une validation du processus d'octroi :

→ 113 contrats présentaient 141 situations à risque, telles qu'elles sont définies par le Vérificateur général du Québec (circonstances énoncées précédemment). Il est à noter qu'il ne s'agit pas de non-conformité à la Loi et aux règlements. Parmi ces 113 contrats, 10 étaient non conformes à 14 situations à risques (considérés dans les 55 contrats non conformes mentionnés précédemment) :

- dans 5 contrats conclus en situation d'urgence, les critères établis par le Ministère n'étaient pas respectés,
- dans 5 contrats, l'analyse des écarts n'a pas été produite et soumise au directeur général adjoint pour approbation avant l'annulation de l'appel d'offres,
- dans 3 contrats conclus en situation d'urgence, la portée n'était pas bien circonscrite,
- dans 1 contrat conclu en situation d'urgence, le paiement a eu lieu avant l'obtention de l'autorisation par la sous-ministre.

4.7 L'ALLÉGEMENT RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF

Le Ministère prend les mesures nécessaires pour donner suite aux engagements gouvernementaux en matière d'allégement réglementaire et administratif.

Quatre règlements ont été édictés et un projet de loi a été sanctionné pendant l'année 2014-2015 :

→ Règlement modifiant le Règlement sur la location des autobus ;

→ Règlement modifiant le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier ;

→ Règlement modifiant le Règlement autorisant la signature par un fonctionnaire de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports ;

→ Règlement sur l'ajout et l'utilisation de lampes stroboscopiques sur les véhicules routiers affectés au transport des écoliers ;

→ Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route et d'autres dispositions.

Sur quatre règlements édictés en 2014-2015, aucun n'a imposé de fardeau supplémentaire ou eu d'effets financiers notables sur les entreprises. Quant au projet de loi, les impacts sur les entreprises ont été analysés et ont fait l'objet d'une attention soutenue des parlementaires lors de l'étude du projet de loi par la Commission des transports et de l'environnement. Le rapport de la Commission a été déposé à l'Assemblée nationale le 19 novembre 2014.

Le Ministère met en œuvre des mesures d'harmonisation réglementaire et de coopération avec l'Ontario. Ces mesures font partie de l'Accord de commerce et de coopération Québec-Ontario, en vigueur depuis octobre 2009. Elles visent à améliorer la compétitivité de l'espace économique Québec-Ontario, notamment par :

→ la poursuite des mesures relatives à l'Accord sur le commerce intérieur en matière de charges et de dimensions des véhicules lourds, de normes de sécurité concernant les transporteurs routiers et de révision de la réglementation ;

→ l'harmonisation des réglementations en matière d'autobus scolaires, de limiteurs de vitesse, de charges et de dimensions des véhicules lourds, ainsi qu'en matière d'utilisation des pneus simples à bande large ;

→ la conciliation des programmes permettant l'utilisation des trains routiers écoénergétiques ;

→ la simplification des opérations pour les transporteurs (par exemple : nouvelle définition de « véhicule lourd » au Québec depuis janvier 2011, conformément à celle en vigueur en Ontario et dans les autres provinces canadiennes).

Enfin, il est à noter que deux mesures supplémentaires de conciliation (transport des personnes par autobus et transport maritime de passagers) et cinq mesures de coopération (train rapide, porte continentale, système d'information aux voyageurs, coordination des interventions d'urgence et accessibilité des transports en commun et des autocars) sont également inscrites à l'Accord.

4.8 L'ÉTHIQUE

Au Ministère, le respect des valeurs et des règles déontologiques gouvernementales en matière d'éthique et de discipline constitue une préoccupation importante et constante.

Le Service de l'éthique, de l'accès à l'information et des plaintes, mis en place en 2010, a notamment pour mission de promouvoir les règles d'éthique, le respect

des règles déontologiques et de conseiller les autorités ministérielles en cette matière.

Le comité ministériel sur l'éthique, l'accès à l'information et la sécurité de l'information a comme mandat d'approuver les orientations, notamment en matière d'éthique. Par exemple, il a permis la mise en application de directives relativement aux orientations ministérielles, qui guident les comportements de chacun au travail en ce qui touche :

- → les cadeaux, marques d'hospitalité et avantages offerts à un employé dans le cadre de ses fonctions ;
- → l'utilisation éthique du courriel, d'un collecticiel et des services Internet, y inclus les médias sociaux ;
- → l'éthique et la discipline des employés en congé sans traitement ;
- → les règles d'éthique applicables à un employé élu au provincial.

Au cours de 2014-2015, un total de 34 sessions de formation à l'éthique publique a permis de sensibiliser 1 115 employés. Elles sont tenues au sein des unités administratives ainsi que lors des journées d'accueil des nouveaux employés et des nouveaux gestionnaires du Ministère.

4.9 L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LA COLLUSION ET LA CORRUPTION

Afin de donner suite aux recommandations du rapport de l'Unité anticollusion, publié à l'automne 2011, 39 actions ont été annoncées pour lutter contre la collusion et la corruption. La portée de ces actions concerne l'intégrité à l'égard des marchés publics québécois dans le domaine de la construction. Le Ministère a ainsi la responsabilité de mettre en œuvre 14 de ces actions, le Secrétariat du Conseil du trésor est responsable de 20 de ces actions et les 5 autres actions sont mises en œuvre conjointement par le Ministère et le Secrétariat du Conseil du trésor.

Les réalisations et les solutions mises de l'avant par le Ministère s'inscrivent toujours dans les orientations gouvernementales que sont la rigueur, la transparence, la protection de l'intégrité des contrats publics et l'affirmation d'un leadership d'expertise, et ce, dans une perspective de saine gestion des fonds publics.

Au cours de 2014-2015, une phase de consolidation s'est amorcée. Les principales mesures sont désormais terminées, réalisées ou réalisées en continu. Les changements apportés aux pratiques et aux processus ont définitivement engagé le Ministère dans une démarche d'amélioration, d'évolution et d'innovation en continu.

Protection de l'intégrité des contrats publics

Action : Le rehaussement de l'imputabilité des prestataires de services

- → Le Ministère a mis en place un processus pour s'assurer d'obtenir la pleine réparation des préjudices subis en cas d'erreur, d'omission ou de qualité insuffisante des services fournis par les firmes de génie-conseil. Au 31 mars 2015, le processus est déployé dans toutes les directions territoriales et près de 90 cas sont traités et documentés. De surcroît, près de 661 000 dollars ont été récupérés par les actions du Ministère visant à obtenir la réparation des préjudices et à s'assurer qu'il n'assume pas des dépenses dont la responsabilité ne revient pas à la partie publique.

Action : Le renforcement de la Direction des enquêtes et de l'analyse de marché

- → Le Ministère poursuit l'approfondissement de sa connaissance de l'évolution des marchés. En 2014-2015, la mise à jour des études statistiques et économiques est en cours afin d'inclure, dans la majorité des cas, les contrats terminés entre 2006-2007 et 2012-2013.
- → À ce titre, des études portant sur la gestion des dépenses dans les contrats de travaux de construction et les contrats de services professionnels en génie ont permis d'apprécier le bilan positif du Ministère dans ce domaine et les efforts mis en place pour assurer une gestion rigoureuse des contrats. Par ailleurs, des études réalisées dans les domaines des technologies de l'information, des enrobés et des services professionnels ont apporté un éclairage particulier qui a permis d'appuyer les autorités dans leur prise de décision. Enfin, plusieurs indicateurs ont notamment aussi été développés pour permettre l'analyse des tendances des marchés et la détection de situations problématiques.

Action : L'obligation de divulguer la composition des consortiums et la répartition des honoraires

- → Depuis décembre 2011, le Ministère a modifié et publié les documents d'appels d'offres afin d'exiger des consortiums une divulgation du pourcentage de participation des firmes qui les composent. Les données recueillies servent aux analyses de marché.

Action : La mise sur pied d'un comité permanent (UPAC-MTQ)

→ Depuis sa création, au printemps 2012, la Table de concertation sur la protection de l'intégrité des contrats dans le domaine de la construction et de l'entretien du réseau routier permet des échanges en continu entre le Ministère et l'Unité permanente anticorruption.

Action : L'analyse systématique des bordereaux de soumission

→ Les bordereaux de soumission reçus dans le cadre d'un appel d'offres public pour des contrats de travaux de construction feront tous l'objet d'analyse. Pour s'assurer de détecter les soumissions potentiellement problématiques, six alertes sont calculées et concernent les soumissions anormalement basses (une alerte), les soumissions dont les prix sont potentiellement disproportionnés (deux alertes) et les possibles situations de collusion (trois alertes).

→ Au 31 mars 2015, les travaux requis pour assurer la performance du processus de détection des situations non concurrentielles sont en cours.

Action : La tenue d'activités de formation à l'éthique publique

→ Au cours de 2014-2015, un total de 34 sessions de formation ont permis d'atteindre 1 115 employés portant ainsi à 2910 le nombre de participants en 3 ans. Ces sessions sont tenues au sein des unités administratives ainsi que lors des journées d'accueil des nouveaux employés du Ministère. De plus, un soutien particulier est apporté aux employés et aux gestionnaires qui en font la demande.

Action : La mise en œuvre d'un programme de formation à la détection de situation de collusion

→ Avec la collaboration de l'Unité permanente anticorruption, le Ministère a mis en place une formation sur la protection de l'intégrité des contrats publics. Au 31 mars 2015, un total de 254 activités de formation avaient été tenues, dont 80 en 2014-2015, permettant ainsi de rejoindre 3 130 employés . Au cours de la dernière année, 961 employés ont été formés.

→ En 2014-2015, le Ministère a également adapté cette formation afin qu'elle soit offerte au personnel ouvrier. Au 31 mars 2015, 36 sessions de formation avaient été tenues, permettant ainsi de rejoindre 462 participants.

Action : L'optimisation des processus afin de favoriser la saine concurrence

→ En mars 2014, un mandat a été attribué à la firme Raymond Chabot Grant Thornton pour l'analyse de quatre pratiques ministérielles, soit : l'homologation des produits, l'évaluation technique d'un nouveau produit ou d'une nouvelle technologie, la qualification des fournisseurs de produits spécifiques et l'évaluation de matériaux relatifs au béton.

→ Par ailleurs, le Ministère a veillé à la saine concurrence des marchés en attribuant plus de 19 millions de dollars en contrats à des firmes de petite et de moyenne taille.

Action : Le renforcement de l'évaluation du rendement des fournisseurs

→ Conformément à la réglementation encadrant les contrats des organismes publics, le Ministère procède à l'évaluation du rendement des entrepreneurs, des prestataires de services et des fournisseurs pour tout contrat dont le montant initial est de 100 000 dollars et plus ainsi que pour tout contrat dont le rendement est jugé insatisfaisant, sans égard au montant de ce dernier.

→ Un adjudicataire ayant fait l'objet d'une évaluation de rendement insatisfaisant est inadmissible à soumissionner pour des contrats de travaux de même nature, et ce, pour une période de deux ans.

→ Depuis le 13 mai 2013, le rendement antérieur des prestataires de services est considéré lors de l'adjudication de nouveaux contrats. En effet, une cote de rendement est attribuée aux entreprises et celle-ci fait partie des critères de l'évaluation qualitative des soumissions reçues dans le cadre d'appels d'offres publics pour des services professionnels relatifs à l'ingénierie des ponts et en génie routier.

→ Au 31 mars 2015, 1 819 évaluations de rendement étaient réalisées et prises en compte pour le calcul de cote de rendement antérieur.

Action : Le resserrement du processus de traitement des réclamations

→ Un comité-conseil a été formé en mars 2013 et rend ainsi officiel le mécanisme de consultation des juristes. Ce comité a pour mandat de valider, d'un point de vue juridique, la recevabilité de la réclamation et de recommander les actions appropriées. En mars 2015, un projet de modifications au processus de traitement des réclamations sur contrats a été élaboré afin de le rendre plus performant. En effet, la nouvelle façon de faire permet d'informer systématiquement les autorités en début de processus et de réaliser des analyses d'imputabilité dans de meilleurs délais.

Action : Le déploiement du programme de qualification des entrepreneurs en travaux de structures complexes (aux autres catégories de travaux)

→ Un bilan du programme de qualification des entrepreneurs en travaux de structures complexes a été déposé aux autorités en février 2014. Il est recommandé de maintenir le programme dans sa forme actuelle. Le déploiement d'un tel programme de qualification à d'autres catégories de travaux est en évaluation. Le lancement d'une nouvelle qualification a eu lieu en janvier 2014 pour les travaux de construction de ponts neufs ou le remplacement de tabliers de ponts pour lesquels les travaux sont considérés complexes. À ce jour, 74 entrepreneurs se sont qualifiés lors du lancement ou lors de la relance annuelle, effectuée en automne 2014.

Affirmation d'un nouveau leadership d'expertise

Action : Le déploiement d'une démarche ministérielle de gestion de projets

→ Le Ministère a déployé une démarche de gestion de projets basée sur une approche reconnue sur le plan international (Project Management Institute) et adaptée au contexte ministériel de la gestion des projets routiers.

→ Pour l'année 2014-2015, 53 projets ont été gérés selon la démarche ministérielle de gestion de projets sur une possibilité de 76, soit 70 % des projets identifiés.

Action : L'ajout de 970 ETC sur un horizon de 5 ans

→ Le 18 octobre 2011, le Conseil du trésor a autorisé, à compter de l'exercice 2012-2013, l'ajout graduel d'un maximum de 970 équivalents temps complet (ETC) afin de soutenir le Ministère dans sa volonté de rehausser son expertise, de prévenir et détecter la collusion, et de rendre imputables les entreprises avec lesquelles il est engagé sur une base contractuelle. Entre le 1er avril 2012 et le 31 mars 2015, un total de 581 postes ont été pourvus, dont 234 postes d'ingénieurs et 175 postes de techniciens des travaux publics.

Action : La réalisation, par des ressources internes du Ministère, des activités liées à la connaissance, au suivi de l'état, au maintien et à l'amélioration du réseau routier

→ Afin d'assurer la réappropriation de l'expertise, le Ministère a établi des objectifs pour chacune des activités clés et veille à ce que la répartition des effectifs se fasse en conséquence. Au 31 mars 2015, la proportion des activités de préparation des projets s'est maintenue à 53 %, alors qu'elle a augmenté pour la surveillance des travaux, l'inspection des structures et le monitorage de l'état du réseau routier pour atteindre respectivement 36 %, 66 % et 97 %.

Action : La création d'un service spécialisé en structures et d'un bureau de projets stratégiques

→ Le nouveau Service des structures – Montréal a été créé le 2 avril 2012 pour offrir aux directions territoriales de la grande région métropolitaine les services d'expertise en matière de conception, d'entretien, de réparation, d'évaluation et d'inspection des ouvrages d'art (ponts, ponceaux et murs).

→ Le 7 mai 2012, la Direction générale adjointe des projets stratégiques a été créée pour assurer une optimisation des ressources, une saine gestion des fonds liés aux grands projets et une répartition claire des responsabilités de chacun à l'égard des résultats. Cette nouvelle unité administrative veille notamment à l'application et au suivi ministériel de la nouvelle Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

Action : Le développement de pôles d'expertise

→ En 2014-2015, le développement des trois pôles d'expertise suivant était en cours : 1) Estimation des coûts et la gestion des risques des travaux routiers ; 2) Gestion des eaux pluviales ; 3) Sécurité, circulation, signalisation et géométrie.

→ Le déploiement du plan de renforcement de l'expertise entrepris en février 2013 a permis de cibler 309 postes prioritairement affectés à la reprise des activités de surveillance de chantiers (79 postes), de préparation des projets (176 postes), d'inspection des structures (29 postes), de suivi de l'état du réseau (18 postes) et à la mise en place des pôles d'expertise (7 postes).

Action : La vérification des travaux réalisés par les firmes de génie (avant-projet, plans et devis, surveillance)

→ Le Ministère dispose de différents guides à l'intention des concepteurs et des surveillants de travaux routiers. Lorsque les mandats sont réalisés par des firmes de génie-conseil, il en assure la supervision. L'objectif est donc de s'assurer que les produits livrables sont adéquats et respectent les normes et les engagements contractuels.

→ Les éléments de vérification des mandats approuvés en décembre 2012 concernent les contrats confiés aux firmes en matière d'avant-projet, de plans et devis ainsi que de surveillance. En date du 31 mars 2015, les listes sont appliquées à 480 contrats de services professionnels.

Action : Le déploiement d'un programme d'attraction et de fidélisation du personnel

→ De manière à soutenir efficacement le recrutement de nouveaux employés et la fidélisation de ceux qui sont déjà en poste, le Ministère a maintenu les efforts selon la planification approuvée le 16 mai 2012.

→ Sur le plan des avancées que le programme a permis en matière d'attraction, il y a la présence accrue du Ministère dans les salons d'emploi, les établissements scolaires, les congrès et les colloques. Entre le 1er avril 2012 et le 31 mars 2015, le Ministère a pris part à 176 activités promotionnelles (55 activités en 2012-2013, 70 activités en 2013-2014 et 51 activités en 2014-2015). Depuis le déploiement du programme, 16 concours de recrutement Ingénieurs et 11 concours de recrutement Techniciens des travaux publics (classe nominale et classe principale) ont été tenus.

→ Pour ce qui est des avancées en matière de fidélisation, le programme a permis entre autres l'élaboration d'un « Programme d'accueil » incluant tous les aspects de l'accueil d'un employé au Ministère, l'élaboration et la transmission d'un questionnaire à tous les employés annonçant leur départ du Ministère, le développement et la diffusion d'un document sur le cheminement de carrière au Ministère, le renforcement du soutien offert aux gestionnaires par la Direction des ressources humaines, notamment en gestion de la contribution et la mise en place d'activités ciblées visant à inciter les employés à adopter de saines habitudes de vie.

Action : Le déploiement d'une approche de transfert d'expertise et d'accompagnement du personnel en début de carrière (Organisation apprenante)

→ Le Ministère a élaboré un programme pour former de jeunes diplômés afin de préparer une relève compétente et d'assurer le partage des connaissances ainsi que le maintien et le renouvellement de l'expertise. Au 31 mars 2015, 13 directions territoriales ont mis en place ce programme, permettant d'accueillir 20 ingénieurs et techniciens des travaux publics à travers le Québec. La poursuite du déploiement dans les prochains mois permettra d'accueillir 8 nouveaux apprenants d'ici l'automne 2015.

→ Le Ministère réitère son engagement à réaliser et à concrétiser ces actions. Plus que jamais, les efforts convergent vers la protection de l'intégrité des contrats publics pour s'assurer d'une gouvernance actualisée des infrastructures publiques et d'une utilisation judicieuse des investissements dans les projets routiers.

4.10 LA GESTION ET LE CONTRÔLE DES EFFECTIFS ET LES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CONTRATS DE SERVICE

La Loi sur la gestion et le contrôle des effectifs des ministères, des organismes et des réseaux du secteur public ainsi que des sociétés d'État (2014, chapitre 17) (LGCE) a été adoptée et sanctionnée le 5 décembre 2014. Elle est entrée en vigueur le même jour. Elle établit des mesures particulières applicables aux contrats de service qu'un organisme entend conclure pendant les périodes soumises à des mesures de contrôle de l'effectif, entre autres, en assujettissant la conclusion de ces contrats à une autorisation du dirigeant de l'organisme.

Le Ministère a été désigné par la décision CT 214534 du Conseil du trésor du 16 décembre 2014 afin de lui permettre de se doter d'une directive sur les contrats de service non soumis à l'autorisation de son dirigeant. Cette directive a été publiée sur Internet en mars 2015.

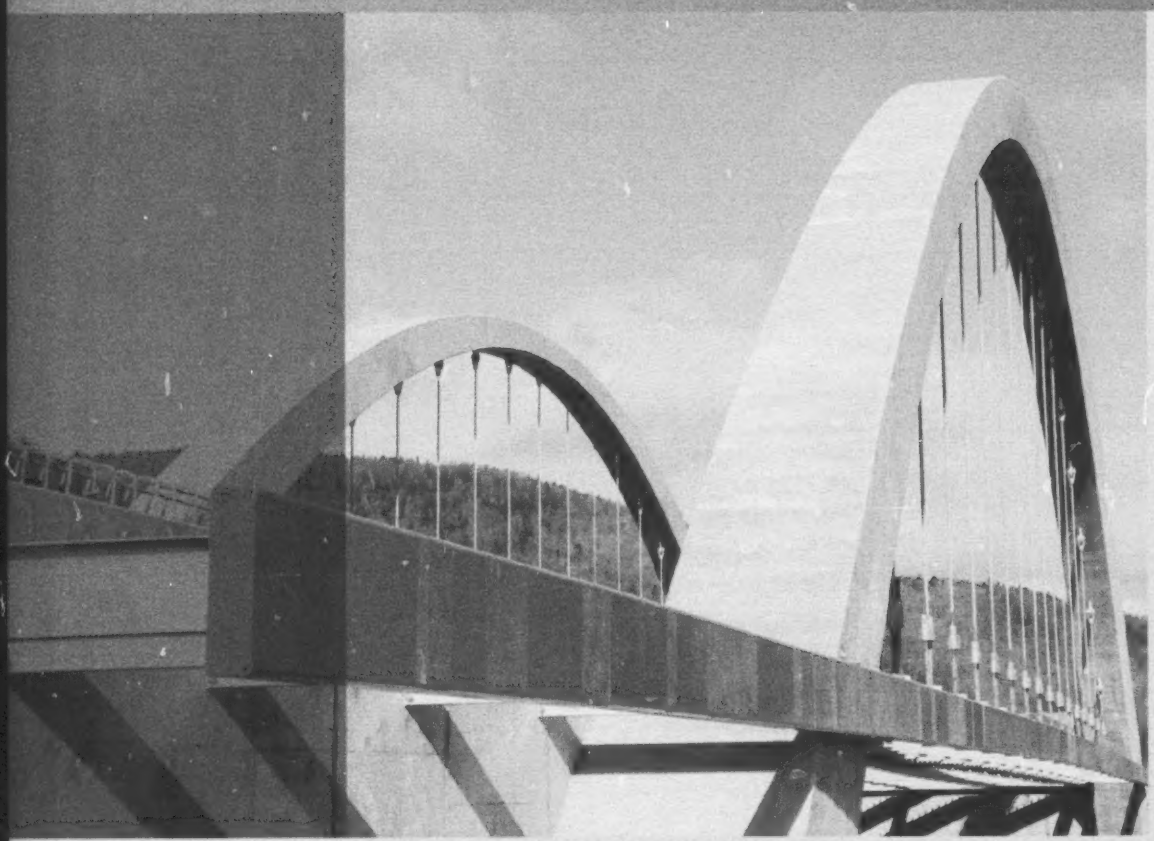
Aux fins de l'application des mesures prévues à la Loi, la première période fixée par le Conseil du trésor, en vertu de l'article 11, commence le 1er janvier 2015 et se termine le 31 mars 2016.

CONTRATS DE SERVICE COMPORTANT UNE DÉPENSE DE 10 000 $ ET PLUS POUR LES PERSONNES PHYSIQUES ET 25 000 $ ET PLUS POUR LES CONTRACTANTS AUTRES QUE LES PERSONNES PHYSIQUES CONCLUS ENTRE LE 1ER JANVIER ET LE 31 MARS 2015 ET NÉCESSITANT UNE AUTORISATION

	NOMBRE AUTORISÉ	VALEUR AUTORISÉE ($)
Contrats de service avec une personne physique[a]	4	341 973
Contrats de service avec un contractant autre qu'une personne physique[b]	6	6 189 241
TOTAL DES CONTRATS DE SERVICE	10	6 531 214

a Une personne physique, qu'elle soit en affaires ou non.

b Inclut les personnes morales de droit privé, les sociétés en nom collectif, en commandite ou en participation.



ANNEXES

ANNEXE I

LA CLASSIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER 2014-2015[59]

Le réseau routier du Québec s'étend sur près de 319 000 km[60]. Il est composé de routes sous la responsabilité :

• Ministère (réseau routier supérieur principalement)	environ 30 900 km (longueur réelle)[61]
• Municipalités (réseau routier local)	environ 101 000 km
• Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (routes d'accès au territoire)	environ 182 000 km
• Hydro-Québec	environ 4 600 km
• Gouvernement fédéral	environ 500 km

Le réseau routier qui relève du Ministère comprend près de 30 900 km de routes et inclut, en quasi-totalité, le Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Ce dernier est constitué des principales infrastructures de transport qui soutiennent le commerce extérieur que le Québec fait avec le reste du Canada et avec ses principaux partenaires internationaux, en particulier les États-Unis.

Le tableau suivant présente la répartition des routes du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

59. Pour plus de détails, le lecteur peut consulter le www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/transports/html/1c1.html.

60. Il s'agit d'une estimation.

61. La longueur réelle est définie au www.bdso.gouv.qc.ca/docs-ken/multimedia/PB01400_Def_longueur2008H00F00.pdf.

RÉPARTITION DES ROUTES DU RÉSEAU ROUTIER SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE

CLASSES DE ROUTES	LONGUEUR RÉELLE (KM) TOTAL	RÉSEAU STRATÉGIQUE EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR
Réseau routier supérieur	**28 406**	**7 991**
Autoroutes Le réseau autoroutier englobe l'ensemble des infrastructures autoroutières numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999.	6 019	4 285
Routes nationales Le réseau national rassemble les grands axes routiers interrégionaux et ceux qui relient les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus). Ces axes routiers sont numérotés de 100 à 199.	9 027	3 472
Routes régionales Le réseau régional regroupe les routes qui relient les agglomérations secondaires (de 5 000 à 25 000 habitants) entre elles et avec les agglomérations principales. Ces axes routiers sont numérotés de 200 à 399.	5 525	209
Routes collectrices Le réseau collecteur sert à relier les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par une route de classe supérieure. Ces routes ne sont pas numérotées.	7 835	25
Autres routes	2 492	–
Routes d'accès aux ressources Le réseau d'accès aux ressources permet d'entrer dans des zones de ressources naturelles, de récréation ou de conservation publiques, à l'exclusion des routes relevant du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.	1 217	–
Chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées Les chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées comprennent les chemins du domaine de l'État, y compris les chemins forestiers et de mines, ou les chemins de propriété amérindienne qui donnent accès à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des installations hydroélectriques ou encore à des localités isolées, principalement des communautés autochtones.	1 168	–
Autres (routes locales 1, 2 et 3)	107	–
TOTAL	30 898	7 991

ANNEXE II

LES OUTILS DE GESTION POUR AMÉLIORER LA PERFORMANCE

Le Ministère a maintenu en place des outils de gestion pour améliorer sa performance et des mécanismes de contrôle pour assurer l'accomplissement de sa mission, l'atteinte de ses objectifs stratégiques ainsi que la fiabilité des données et de l'information, notamment au moyen des activités des unités administratives suivantes :

- la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes ;
- la Direction de la planification budgétaire et de l'expertise immobilière et la Direction de la gestion financière et de l'information, responsables de la planification budgétaire ministérielle ainsi que de la production du plan de contrôle interne et de supervision. Par ailleurs, l'application du plan de contrôle interne et de supervision relève de l'ensemble des gestionnaires du Ministère ;
- la Direction des ressources humaines responsable d'élaborer un plan de relève ;
- la Direction des enquêtes et de la surveillance des marchés ;
- la Direction générale des territoires responsable d'assurer le suivi de l'application des orientations des directions centrales et des recommandations de la Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes.

En matière d'audit interne, le Ministère a poursuivi ses travaux en ce qui concerne la gestion contractuelle, le contrôle interne et les subventions versées dans le cadre des programmes d'aide en transport collectif. Pour ce qui est de l'évaluation de programmes, des travaux ont porté sur des programmes d'aide relativement au transport collectif.

ANNEXE III

LES SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE AYANT FAIT L'OBJET D'INVESTISSEMENTS

Légende : Les éléments grisés du tableau correspondent aux sites dont les travaux de correction ont été achevés durant l'année.

MUNICIPALITÉ	ROUTE	LOCALISATION	INTERVENTION
Dégelis	185	Au kilomètre 0 situé près de la frontière (station Irving) et courbe de l'Arc-en-Ciel	Élargissement de 2 à 4 voies divisées
Les Bergeronnes	138	Côte Arsène Gagnon/Lac Gobeil	Reconstruction du profil rural
Longue-Rive	138	Route 138 (secteur de Saint-Paul-du-Nord), pont de la rivière du Sault-au-Mouton	Correctifs inclus dans le projet de construction d'une route de contournement
Dolbeau-Mistassini	169	Intersection des routes 169 et 373	Réaménagement géométrique d'intersection
Boisbriand et Sainte-Thérèse	640	Voies rapides de l'autoroute 640, du kilomètre 19,7 au kilomètre 21,2	Réaménagement de l'échangeur
Boisbriand	640	Zones d'entrecroisement, bretelles de l'autoroute 15 sud/autoroute 640 ouest et bretelle de l'autoroute 15 nord/ autoroute 640 ouest	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur
Boisbriand et Sainte-Thérèse	640	Collecteurs de l'autoroute 640, du kilomètre 19,8 au kilomètre 20,8	Réaménagement de l'échangeur
Montréal/Dorval	13	Tunnel Dorval	Enlèvement des paralumes et amélioration de l'éclairage
Dorval	20/520	De l'autoroute 20 à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur
Montréal	720	Autoroute 720 ouest, divergence vers l'autoroute15 nord (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 sud, divergence vers l'autoroute 720 est (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 sud – De La Vérendrye (1,3 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Salaberry-de-Valleyfield	201	Intersection de la route 201 et du boulevard Bord-de-l'Eau	Réaménagement géométrique de l'intersection
Notre-Dame-de-Lourdes	131	Intersection de la route 131 et de la rue Principale	Élargissement de 2 à 4 voies divisées et contrôle des accès
Mont-Tremblant	117	Intersection de la route 117 et de la rue Vaillancourt	Réaménagement de l'intersection en carrefour giratoire
Plaisance	148	Courbes près de la montée Saint-François	Correction de courbes
Compton	147	À 200 m au sud de l'agglomération de Compton	Correctifs inclus dans la reconstruction de la route
Rouyn-Noranda	117	Entre l'avenue du Lac et l'avenue Dallaire et l'intersection des rues Gamble, Québec et Rideau	Correctifs inclus dans la construction d'une voie de contournement

MUNICIPALITÉ	ROUTE	LOCALISATION	INTERVENTION
Hérouxville	153	Intersection de la route 153 et du rang Saint-Pierre	Construction d'un îlot de séparation
Drummondville	122	Intersection de la route 122 et du boulevard Foucault	Réaménagement géométrique de l'intersection
Saint-Lin–Laurentides	335	Intersection des routes 335 et 337	Réaménagement géométrique et installation de feux de circulation
Stoke	216	Du ruisseau Dorman à la rue du Mont-Dufresne	Reconstruction du profil rural et correction du profil vertical
Franquelin	138	Près des lacs Thompson et la Ligne, du kilomètre 805 au kilomètre 808	Correction de courbes sous-standards
Port-Cartier	138	À 500 m à l'ouest et à 900 m à l'est de la rivière Riverin	Reconstruction du profil rural
Métabetchouan–Lac-à-la-Croix	169	Intersection de la route 169/Avenue Villeneuve/2e rang ouest	Installation d'un feu clignotant et aménagement d'îlots séparateurs médians
Pontiac	148	Entre le chemin Terry-Fox et le chemin Maple	Reconstruction du profil rural
Clermont	138	Intersection de la route 138 et de la rue Desbiens	Installation de feux de circulation
Donnacona	138	Intersection de la route 138 et de la rue Commerciale	Installation de feux de circulation
Petite-Rivière-Saint-François	138	À 3 km à l'ouest de l'intersection de la route 138 et du chemin du Massif et à 3 km à l'est de cette même intersection	Installation de clôtures et construction de deux passages pour la grande faune
Québec	573	Intersection de la bretelle de sortie de l'autoroute 573 nord vers la route Sainte-Geneviève et de l'avenue de la Volière	Réaménagement de la bretelle
Portneuf	138	Intersection de la route 138 et de la rue Provencher	Installation de feux de circulation
Saint-Germain-de-Grantham	122	Intersection de la route 122 et du boulevard Industriel	Installation de feux de circulation
Warwick	78 341	Intersection de la route Saint-Albert et du 4e rang est	Construction d'un îlot séparateur
Saint-Martin	204	À 1,3 km de la route Maheu en direction ouest	Reconstruction du profil rural
Terrebonne	335	Intersection de la route 335 et du chemin du Curé-Barrette	Réaménagement géométrique de l'intersection
L'Assomption	343	À 1 km au sud de Saint-Gérard-Majella	Correction d'une courbe sous-standard
Très-Saint-Sacrement	203	Intersection de la route 203 et de la montée des Irlandais	Installation de feux de circulation
La Prairie	104	Intersection de la route 104, du chemin de la Bataille Nord et du chemin de la Bataille Sud	Réaménagement géométrique de l'intersection
Papineauville	321	Intersection de la route 321 et du chemin de la Rouge	Aménagement d'éclairage
Sainte-Anne-du-Sault	261	Intersection de la route Principale, du 4e rang ouest et des bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute 20 en direction ouest	Construction d'un îlot séparateur médian et régularisation des accès privés
Sainte-Anne-de-la-Pérade	138	Intersection du boulevard De Lanaudière et de la rue Sainte-Anne	Installation de feux de circulation

LE CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

TABLE DES MATIÈRES

LE MOT DU DIRECTEUR 167

LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION 168

LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON 169

LA PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION 170

LE COMITÉ CONSULTATIF 170

LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES 171

LES FAITS SAILLANTS 173

LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2014-2015 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES 174

LES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE 177

LE PROFIL DU PARC DE VÉHICULES 178

LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES 180

LES RÉALISATIONS EN 2014-2015 181

LES PERSPECTIVES POUR 2015-2016 196

LES ÉTATS FINANCIERS 2014-2015 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT 197

LE MOT DU DIRECTEUR

C'est avec plaisir que je vous présente le *Rapport annuel de gestion 2014-2015* du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER).

L'année 2014-2015 a été marquée par la poursuite de l'amélioration de la performance de l'organisation. En effet, toutes les cibles ont été atteintes et, pour plusieurs, dépassées.

De toutes les réalisations de la dernière année, notons l'important sondage sur la satisfaction de la clientèle qui s'est avérée, une fois de plus, très satisfaite à l'égard des produits et services offerts, et ce, principalement en raison de l'engagement concret de tous nos employés.

D'autre part, nous avons poursuivi avec succès l'implantation de véhicules électriques au sein du parc de véhicules gouvernemental conformément au mandat qui nous a été confié par le gouvernement.

De plus, au cours de cette dernière année, nous avons mis en œuvre notre système de coût de revient qui nous a permis de poursuivre, de façon éclairée, l'optimisation de l'utilisation des ressources de toute nature et la révision de nos processus de travail.

Ce ne sont là que quelques réalisations auxquelles tout le personnel a contribué. Je tiens d'ailleurs à en profiter pour remercier tous les employés du CGER pour leur dévouement et leur implication. C'est en travaillant tous en étroite collaboration que l'organisation peut relever avec succès les défis qui lui sont lancés.

Le directeur du Centre de gestion de l'équipement roulant

M. PAUL-YVAN DESCHÊNES

Québec, septembre 2015

LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Ce document constitue le 18e rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER). Les résultats, l'information et les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant qui y sont présentés relèvent de la responsabilité du directeur, du directeur de l'exploitation et des services à la clientèle ainsi que des chefs de service du CGER. Ces derniers sont donc tous cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données présentées dans le rapport ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le Plan d'action 2014-2015.

La direction du CGER a maintenu, tout au long de l'année 2014-2015, des systèmes d'information et des mesures de contrôle destinés à assurer l'atteinte des objectifs fixés dans l'entente de gestion et dans le plan d'action.

De plus, la firme Raymond Chabot Grant Thornton s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information présentée dans le présent rapport, sauf pour ce qui est de la section sur les états financiers 2014-2015. Au terme de sa mission d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le *Rapport annuel de gestion 2014-2015* correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2015.

PAUL-YVAN DESCHÊNES
Le directeur

CARL GAUTHIER
Le chef du Service régional de Québec et de l'Est, par intérim

CARL GAUTHIER
Le directeur de l'exploitation et des services à la clientèle

MARC DESAUTELS
Le chef du Service régional du Centre-du-Québec

MARC-ANDRÉ BOIS, ingénieur
Le chef du Service de l'ingénierie et des acquisitions

JEAN BÉGIN
Le chef du Service régional de Montréal et de l'Ouest

CÉLINE ROUTHIER
La chef du Service de soutien à la gestion

LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON s.e.n.c.r.l.

Madame la Sous-Ministre,

À la demande du ministère des Transports du Québec, nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés dans le rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pour l'exercice terminé le 31 mars 2015, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données incombe à la direction du CGER. Notre examen a été effectué conformément aux normes d'examen généralement reconnues du Canada et a donc consisté essentiellement en demandes d'informations, procédures analytiques et entretiens portant sur les informations qui nous ont été fournies par le CGER.

Notre examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'auditeur sur les résultats, les indicateurs, les explications et l'information présentés dans le rapport annuel de gestion.

Au terme de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que l'information contenue dans le rapport annuel de gestion, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, n'est pas, dans tous ses aspects significatifs, plausible et cohérente.

Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L.[1]

Québec, le 18 septembre 2015

[1] CPA, auditeur, CA permis de comptabilité publique no. A119912

Raymond Chabot Grant Thornton/s.e.n.c.r.l.
140, Grande Allée Est, bureau 200,
Québec (Québec) Canada G1R 5P7
Tél. : +1 418 647-3151, Télec. : +1 418 647-5939, www.rcgt.com

LA PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a été la première unité autonome de service relevant du ministère des Transports du Québec. Il gère un parc de quelque 9 998 véhicules et équipements connexes. De ce nombre, 7 965 véhicules et équipements lui appartiennent, tandis que les 2 033 autres sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 63 ateliers de mécanique et de fabrication, répartis sur l'ensemble du territoire québécois, fait également partie du CGER.

LE COMITÉ CONSULTATIF

Pour favoriser une gestion éclairée du CGER, un comité consultatif doit conseiller la sous-ministre sur les cibles et les objectifs annuels qui doivent être fixés. Il doit également donner son avis sur le plan d'action et sur les résultats atteints par le CGER. Nommés par la sous-ministre des Transports, les membres de ce comité sont des représentants de l'industrie de la fabrication et de la gestion d'équipement roulant ainsi que de la clientèle et du personnel du CGER. Le directeur du CGER participe aux délibérations du comité. En 2014-2015, ce dernier était formé des membres suivants :

GUY CHARBONNEAU, directeur des travaux publics, Ville de Montréal ;

MAXIME DÉSY, conseiller, Syndicat de la fonction publique du Québec ;

MICHEL DUMAS, ex-chef du Service de l'approvisionnement et de la logistique, Sûreté du Québec ;

JEAN ROBITAILLE, ex-directeur général, Paccar inc. ;

RÉMY SYLVAIN, chef du Service de l'exploitation, Direction de l'Île-de-Montréal, ministère des Transports du Québec.

LA RENCONTRE DU COMITÉ CONSULTATIF 2014

Accompagné de madame Dominique Savoie, sous-ministre des Transports, le directeur du CGER a rencontré les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du Plan d'action 2013-2014 ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le Plan d'action 2014-2015. Les membres se sont montrés satisfaits des résultats obtenus au cours de la dernière année.

Plusieurs points d'information ont été abordés lors de cette rencontre, notamment :

- les résultats du sondage sur la mobilisation du personnel avec un taux de participation de 88 % et l'atteinte du plus haut taux de mobilisation du personnel connu par le CGER jusqu'à maintenant, soit 76 % ;
- la formation du personnel (75 % de la dépense de formation a été investie pour les mécaniciens) ;
- la présentation du système de coût de revient ;
- les efforts consacrés au cours de la dernière année au dossier des véhicules électriques.

LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES

Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 63 ateliers de mécanique et de fabrication répartis dans 14 zones d'exploitation régionale. La clientèle peut donc bénéficier des services du CGER partout au Québec. La carte des régions où le CGER offre ses services se trouve à la rubrique « Ateliers de mécanique » de son site Web, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Au 31 mars 2015, l'organisation comptait 424 employés, dont près de 300 travaillaient dans les ateliers de mécanique. Le personnel du centre administratif et des bureaux régionaux est formé de gestionnaires, de professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, ainsi que d'employés de bureau.

Le CGER compte 14 zones d'exploitation régionale ainsi que 63 ateliers de mécanique et de fabrication répartis sur tout le territoire québécois.

EFFECTIF DU CGER PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE STATUT AU 31 MARS

CATÉGORIE D'EMPLOI	PERMANENT 2015	PERMANENT 2014	OCCASIONNEL 2015	OCCASIONNEL 2014	TOTAL 2015	TOTAL 2014	% 2015	% 2014
Cadres	25	28	1	1	26	29	6,13	6,30
Professionnels	31	30	3	5	34	35	8,02	7,61
Fonctionnaires	45	51	29	34	74	85	17,45	18,48
Ouvriers	148	166	142	145	290	311	68,40	67,61
TOTAL	249	275	175	185	424	460	100,00	100,00
POURCENTAGE (%)	58,73	59,78	41,27	40,22	100,00	100,00		

EFFECTIF DU CGER PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE AU 31 MARS

UNITÉ ADMINISTRATIVE	TOTAL 2015	TOTAL 2014
Direction	8	6
Service du soutien à la gestion	33	35
Service de l'ingénierie et des acquisitions	25	25
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	17	25
Service régional de Québec et de l'Est	5	6
Zone de la Côte-Nord	15	19
Zone de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	20	20
Zone du Bas-Saint-Laurent	15	19
Zone de Québec	41	42
Zone du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	16	16
Service régional du Centre-du-Québec	6	7
Zone de la Chaudière-Appalaches	25	26
Zone de la Mauricie–Centre-du-Québec–Lanaudière	23	22
Zone de l'Estrie	19	21
Zone de la Montérégie	28	28
Fabrication	11	19
Service régional de Montréal et de l'Ouest	6	8
Zone de Montréal	36	38
Zone des Laurentides–Outaouais	31	35
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	20	19
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi–Témiscamingue	24	24
TOTAL	424	460

EFFECTIF DU CGER PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE SEXE AU 31 MARS

CATÉGORIE D'EMPLOI	FEMMES 2015	FEMMES 2014	HOMMES 2015	HOMMES 2014	TOTAL 2015	TOTAL 2014	% 2015	% 2014
Cadres	1	–	25	29	26	29	6,13	6,30
Professionnels	12	16	22	19	34	35	8,02	7,51
Fonctionnaires	48	55	26	30	74	85	17,45	18,48
Ouvriers	3	4	287	307	290	311	68,40	67,61
TOTAL	64	75	360	385	424	460	100,00	100,00
POURCENTAGE (%)	15,09	16,30	84,91	83,70	100,00	100,00		

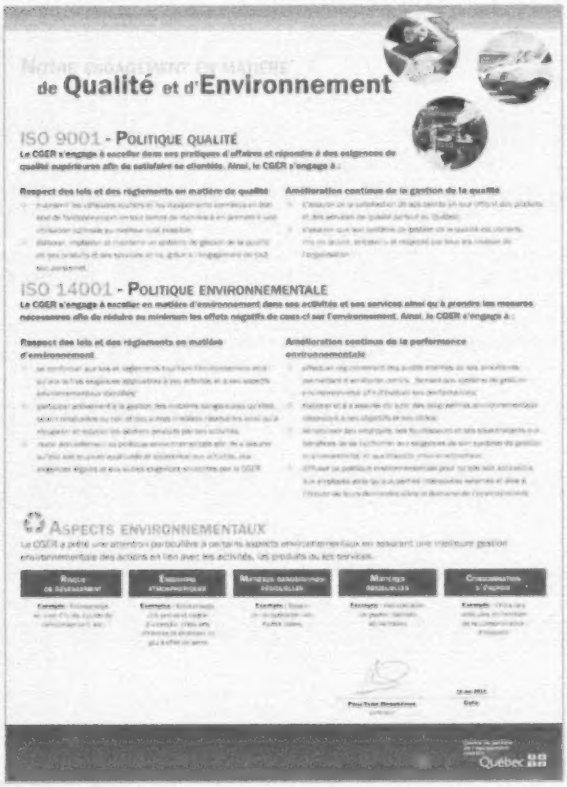
LES FAITS SAILLANTS

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

En mars 2015, la clientèle du CGER a été invitée à se prononcer sur le niveau de satisfaction concernant les services offerts par l'ensemble de notre personnel. Le résultat obtenu dépasse la cible fixée : 96 % de nos clients se disent satisfaits, dont 39 % très satisfaits, par rapport à une cible de maintien d'un taux de satisfaction de notre clientèle de l'ordre de 94 %.

FORMATION

Au cours de la dernière année, le plan de formation a été principalement orienté vers la formation sur l'entretien et la réparation des véhicules, plus particulièrement sur les véhicules électriques. Ces formations ont permis aux mécaniciens d'effectuer les entretiens sur ce type de véhicule de manière sécuritaire et ont également été un levier d'amélioration de leurs connaissances en la matière.



En 2004, le CGER met en œuvre un programme d'amélioration continue certifié ISO 9001 qui témoigne de la bonne gestion de l'organisation. En 2008, le CGER est devenu l'un des premiers organismes publics à détenir la certification ISO 14001 qui témoigne de la bonne gestion environnementale de l'organisation.

GESTION DE LA QUALITÉ (ISO)

L'année 2014-2015 a été marquée par une amélioration notable en ce qui a trait à notre gestion ISO. Beaucoup d'activités de sensibilisation, d'amélioration et de transmission de connaissances ont été organisées dans un but d'amélioration continue. Entre autres, la création d'un comité qualité a permis et permet de revoir certains processus, d'en instaurer de nouveaux, de trouver des mesures correctives permanentes, etc. De plus, quelques éléments importants ont été ajoutés aux audits internes tel le suivi des entretiens préventifs.

PERTES SUR DISPOSITION

Le dossier des pertes sur disposition a fait l'objet d'efforts soutenus tout au long de l'année qui vient de se terminer. Chaque étape du processus de disposition des véhicules a été revue et corrigée afin d'en améliorer le résultat et ce travail se poursuivra au cours de la prochaine année.

VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Encore cette année, le CGER a su consacrer des efforts remarquables à la réalisation de son mandat dans un contexte budgétaire difficile. L'engagement soutenu des personnes affiliées à ce dossier a même permis à notre organisation de bénéficier de l'ajout de nouveaux clients et a également contribué à une amélioration de notre notoriété. Le CGER devient ainsi l'un des plus grands gestionnaires de parc de véhicules électriques.

TABLEAU DE BORD DE GESTION

La mise en œuvre d'un plan d'action pour l'atteinte des objectifs fixés dans ce dossier a permis, entre autres, d'outiller davantage les gestionnaires afin qu'ils puissent être proactifs face aux problématiques rencontrées. En effet, avec l'utilisation du tableau de bord de gestion, les gestionnaires ont la possibilité d'agir de façon efficace en temps réel, ce qui constitue une amélioration du suivi mensuel et de l'atteinte des objectifs.

LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2014-2015 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES

Le CGER offre les produits et les services suivants : la location clés en main de véhicules, la réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire, l'analyse en gestion de parc de véhicules, la formation de conducteurs, la fourniture de carburant et les services de génie-conseil.

LA LOCATION CLÉS EN MAIN DE VÉHICULES ET D'ÉQUIPEMENTS CONNEXES

La location clés en main tient compte de tous les frais inhérents à la possession d'un véhicule, à l'exception du coût du carburant. Les clients peuvent ainsi se concentrer sur leur mission pendant que la gestion des véhicules est confiée à des spécialistes. Le prix de location couvre la gestion globale des véhicules, soit :

- le suivi du programme d'entretien préventif ;
- les réparations mineures et majeures ;
- la vérification mécanique ;
- le coût d'acquisition du véhicule ;
- les coûts de réparation et de remplacement en cas d'accident (s'il ne s'agit pas d'une utilisation abusive) ;
- l'immatriculation ;
- le service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 ;
- les services de génie-conseil (détermination du besoin technique, production du devis et des spécifications d'achat, et modification ou adaptation d'un équipement) ;
- la présentation des véhicules spécialisés par un formateur du CGER ;
- l'identification visuelle des véhicules.

Au 31 mars 2015, le CGER avait 314 ententes de service de location clés en main actives, dont 232 avec des ministères et des organismes autres que le ministère des Transports du Québec et le secteur municipal. Ces ententes représentaient, à la même date, 6 703 véhicules et équipements connexes. En 2014-2015, le revenu annuel résultant de la location clés en main a atteint 90 582 218 $.

CLIENTÈLE POUR LA LOCATION CLÉS EN MAIN AU 31 MARS

TYPE D'ORGANISATION	ENTENTES 2014-2015	VÉHICULES 2014-2015	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2014-2015	ENTENTES 2013-2014	VÉHICULES 2013-2014	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2013-2014
Ministère des Transports	29	4 103	1	28	4 005	1
Autres ministères	126	578	17	126	570	16
Organismes	45	217	18	45	232	20
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	48	346	48	40	271	39
Organismes liés au réseau de l'éducation	12	26	12	8	18	8
Organismes municipaux	5	30	5	5	26	5
Municipalités	48	1 385	42	57	1 494	54
Organismes fédéraux et amérindiens	1	18	1	1	17	1
TOTAL	314	6 703	144	310	6 633	144

LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DE VÉHICULES SELON UNE TARIFICATION HORAIRE

En 2014-2015, le CGER a réparé et entretenu 2 033 véhicules et équipements connexes. Plusieurs clients de la location clés en main ont également fait appel à ce service pour apporter des ajouts ou des modifications à leurs véhicules et à leurs équipements. Le service d'entretien et de réparation selon une tarification horaire a ainsi généré des revenus de 6 667 024 $.

CLIENTÈLE POUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN SELON UNE TARIFICATION HORAIRE

TYPE D'ORGANISATION	NOMBRE DE VÉHICULES 2014-2015	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2014-2015	NOMBRE DE VÉHICULES 2013-2014	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2013-2014
Ministère des Transports	292	1	373	1
Autres ministères	448	4	460	4
Organismes	955	12	1 052	14
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	57	13	42	12
Organismes liés au réseau de l'éducation	67	7	58	7
Organismes municipaux	16	3	18	3
Municipalités	182	20	221	23
Organismes fédéraux et amérindiens	16	2	24	2
TOTAL	2 033	62	2 248	66

L'ANALYSE EN GESTION DE PARC DE VÉHICULES

En 2014-2015, le CGER a effectué l'analyse du parc de véhicules de quatre clients municipaux, soit les villes de Baie-Comeau, de Baie-Saint-Paul, des Îles-de-la-Madeleine et de Magog. Les revenus générés par ces analyses au cours de l'année financière 2014-2015 sont de l'ordre de 46 850 $, incluant 7 500 $ comptabilisés en 2014-2015 pour l'analyse du parc de véhicules de la Ville de Saint-Jérôme dont le rapport final a été déposé en mars 2014.

LA FORMATION DES CONDUCTEURS

Au cours de l'année, plusieurs unités du ministère des Transports, villes, municipalités ou organismes ont eu recours aux services de formation et d'évaluation. En tout, 21 types de formation ont été offerts à 320 participants pour un total de 34 séances de formation, dont 20 ont généré des revenus pour le CGER.

Les présentations de véhicules ou d'équipements neufs sont effectuées par les formateurs du Secteur de la formation des conducteurs. En 2014-2015, 64 présentations ont été données à 457 personnes dans toute la province. Les présentations d'équipements et de machinerie spécialisés sont, quant à elles, faites par les fournisseurs.

En plus des formations et des présentations de véhicules, des évaluations de conducteurs de véhicules et d'équipements mobiles (CVEM I et II) ont eu lieu pour le ministère des Transports au cours de l'été 2014. Ces évaluations ont représenté 697,75 heures pour un total de 491 candidats.

En 2014-2015, les revenus totaux découlant du Secteur de la formation des conducteurs s'élèvent donc à 140 751,86 $.

Par ailleurs, en 2014-2015, le Secteur de la formation des conducteurs a réalisé deux capsules vidéo de formation disponibles pour le personnel du CGER :

- → le système de régulation d'épandage ACE Chlorobite ;
- → le système de freins pneumatiques et sa vérification.

Le CGER continue de répondre aux demandes de la clientèle en ce qui a trait à la formation ou aux évaluations de conducteurs. Les mêmes principes sont maintenus quant à la formation donnée à la clientèle du CGER, c'est-à-dire que si des dommages répétés sont occasionnés à un véhicule lourd, à un véhicule-outil ou à un véhicule spécialisé, ou encore si ces derniers nécessitent des réparations fréquentes, le CGER offre une formation sans frais aux conducteurs concernés. Les avantages pour la clientèle sont :

- → la conformité avec la réglementation (telle la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds) ;
- → l'augmentation de sa productivité ;
- → la réduction de ses coûts d'exploitation ;
- → la diminution de ses coûts de carburant ;
- → l'acquisition de bonnes habitudes de conduite ;
- → la réduction du nombre de bris et d'accidents ;
- → l'accroissement de la disponibilité de ses véhicules et équipements connexes.

LA FOURNITURE DE CARBURANT

CONSOMMATION PAR TYPE DE CARBURANT

TYPE D'ORGANISATION	ESSENCE (L) 2014-2015	DIESEL (L) 2014-2015	TOTAL (L) 2014-2015	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2014-2015	ESSENCE (L) 2013-2014	DIESEL (L) 2013-2014	TOTAL (L) 2013-2014	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2013-2014
Ministère des Transports	6 476 919	7 282 353	13 759 272	1	6 885 876	7 841 021	14 726 897	1
Autres ministères	360 392	38 291	398 683	8	408 090	44 676	452 766	10
Organismes	821 631	8 818	830 449	9	871 210	11 592	882 802	14
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	56 939	38 268	95 207	23	60 349	41 277	101 626	20
Organismes liés au réseau de l'éducation	37 315	96 693	134 008	6	39 713	31 371	71 084	5
Organismes municipaux	2 847	1 587	4 434	2	3 699	3 114	6 813	4
Municipalités	87 189	148 826	236 015	10	155 155	281 049	436 204	14
Organismes fédéraux et amérindiens	–	–	–	–	25	–	25	2
Consommation par le CGER	241 232	91 175	332 407	1	292 051	105 455	397 506	1
TOTAL	8 084 464	7 706 011	15 790 475	60	8 716 168	8 359 555	17 075 723	71

LES SERVICES DE GÉNIE-CONSEIL

Les services de génie-conseil prennent principalement la forme d'un soutien à la location clés en main donné par des ingénieurs et des techniciens expérimentés. Ces derniers s'assurent de produire des plans et devis qui intègrent les derniers développements technologiques disponibles. Leur expertise est aussi sollicitée pour répondre aux besoins particuliers de certains clients, entre autres pour l'élaboration de devis et de suivis de fabrication.

En 2014-2015, les organisations suivantes ont eu recours aux services de génie-conseil :

- la Commission scolaire de Montréal ;
- la Ville de Montréal ;
- la Municipalité de Sainte-Brigitte-de-Laval ;
- le Centre d'expertise hydrique ;
- le gouvernement régional Kativik ;
- la Municipalité de Raguenau.

LES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE

Le CGER accorde la priorité à la qualité des produits et services offerts qui sont orientés vers les besoins et la satisfaction de sa clientèle. Cela se traduit notamment par la mise en application de la Déclaration de services à la clientèle et par la gestion des plaintes ainsi que par la disponibilité d'un service de dépannage et de conseillers à la clientèle.

LA DÉCLARATION DE SERVICES À LA CLIENTÈLE

Le 1er avril 2001, le CGER s'est doté d'une déclaration de services à la clientèle. Mise à jour le 1er avril 2007, elle exprime sa volonté d'accorder la priorité à la qualité des produits et des services qu'il offre en plaçant le client au cœur de ses préoccupations. Cette déclaration confirme les principaux engagements du CGER envers sa clientèle. Ceux-ci sont le fruit d'une réflexion d'équipe et reflètent les besoins exprimés par les clients. Avec cette déclaration, le CGER entend répondre aux attentes de sa clientèle et indiquer de quelle manière il compte y parvenir.

Les engagements à ce chapitre figurent à la rubrique « Déclaration de services à la clientèle » de la section « Service à la clientèle » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les résultats pour l'année 2014-2015 au regard de ces engagements se trouvent dans la sous-section « Les résultats 2014-2015 des engagements spécifiques énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle » du présent document.

LA GESTION DES PLAINTES

En 2014-2015, le CGER a reçu cinq plaintes, dont deux ont été formulées verbalement.

DESCRIPTION DE LA PLAINTE	NOMBRE
Le comportement du personnel	2
Les explications reçues du personnel des ateliers de mécanique	1
Les fournisseurs	1
Le service de dépannage mécanique 1 888-CGER	1
TOTAL	5

En ce qui a trait à l'engagement du CGER quant au délai de réponse aux plaintes, les résultats se trouvent à l'engagement 4 de la sous-section « Les résultats 2014-2015 des engagements spécifiques énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle » du présent document.

LE SERVICE DE DÉPANNAGE MÉCANIQUE

Le CGER offre à sa clientèle un service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour toute réparation ou tout remorquage d'un véhicule ou d'un équipement connexe qu'il a loué. Le client n'a qu'à communiquer avec le service de dépannage du CGER en composant le 1 888 314-CGER (2437), peu importe l'heure et l'endroit où il se trouve au Québec.

LES CONSEILLERS À LA CLIENTÈLE

Répartis dans chacun des services régionaux, les conseillers à la clientèle possèdent l'expertise nécessaire pour accompagner la clientèle du CGER dans la prise de décisions et pour répondre aux différentes interrogations concernant la gestion de parc et les besoins en matière de véhicules et d'équipements connexes. Ils assurent également le suivi auprès du client en ce qui a trait à la conformité des véhicules.

LE PROFIL DU PARC DE VÉHICULES

Le parc, qui comprend les véhicules en location ou disponibles, les véhicules de prêt et ceux que le CGER utilise, comptait 7 965 unités au 31 mars 2015.

Que l'on parle de véhicules légers comme des camionnettes, de véhicules lourds tels des camions de déneigement, de véhicules spécialisés ou encore de véhicules électriques, l'offre est complète et diversifiée.

PARC DE VÉHICULES DU CGER AU 31 MARS PAR SUPERCATÉGORIE

	LOCATION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS		LOCATION À D'AUTRES CLIENTS		VÉHICULES DE PRÊT		VÉHICULES DISPONIBLES[a]		VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CGER[b]		TOTAL	
SUPERCATÉGORIE	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Véhicule léger	1 544	1 512	1 503	1 467	81	67	512	438	152	159	3 792	3 643
Camion	404	401	158	163	39	35	20	14	3	3	624	616
Matériel-outil remorqué	130	126	17	22	1	–	11	9	7	9	166	166
Matériel remorqué	233	239	33	34	–	–	5	4	5	1	276	278
Véhicule-outil	216	210	193	215	17	10	20	16	20	18	466	469
Équipement	1 526	1 467	649	677	147	129	193	107	22	16	2 537	2 396
Matériel divers	50	50	47	50	1	–	3	1	3	3	104	104
TOTAL	4 103	4 005	2 600	2 628	286	241	764	589	212	209	7 965	7 672

a Il est important de noter que plusieurs des véhicules qui ont été loués à court terme en 2013-2014 et en 2014-2015 étaient disponibles au 31 mars de chaque année. Ces véhicules sont loués pour des périodes variant de 6 à 10 mois, normalement de mai à novembre.

b Plusieurs unités, autres que les véhicules légers, sont partagées avec des clients pour échange de services.

LE RAJEUNISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES

Chaque année, le CGER détermine les véhicules à remplacer en raison de leur âge. Il accorde la priorité à certaines catégories essentielles à l'exécution des travaux, comme les camions de déneigement. L'état des véhicules dont le délai de remplacement approche est ensuite évalué, puis un calendrier des achats est établi.

Le tableau suivant présente le rajeunissement, au cours des trois dernières années, du parc de véhicules du ministère des Transports pour les principales catégories. Les véhicules de prêt, les véhicules disponibles et ceux que le CGER utilise sont considérés comme faisant partie de ce parc.

RAJEUNISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS AU COURS DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES, Y COMPRIS LES VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CGER

CATÉGORIE	ÂGE MOYEN 2014-2015	ÂGE MOYEN 2013-2014	ÂGE MOYEN 2012-2013	DURÉE DE VIE OPTIMALE[a]
Automobile	4,0	4,2	4,1	9
Camionnette	3,6	3,7	3,6	9
Fourgonnette	4,7	4,3	4,6	11
Camion 6-roues	7,9	8,7	8,5	15
Camion 10-roues	5,9	6,7	6,9	10
Niveleuse	7,1	8,1	8,1	15
Chargeuse	7,6	7,6	6,7	15
Pelle	8,1	7,0	7,9	18

a Une révision de la durée de vie optimale par catégorie de véhicules a été effectuée. Les pourcentages des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale des années antérieures ont été ajustés.

POURCENTAGE DES VÉHICULES AYANT DÉPASSÉ LEUR DURÉE DE VIE OPTIMALE

CATÉGORIE	2014-2015	2013-2014	2012-2013
Automobile	0,9	1,37	0,99
Camionnette	1,9	2,79	2,69
Fourgonnette	1,0	1,80	1,11
Camion 6-roues	5,59	5,88	7,24
Camion 10-roues	24,9	35,52	39,92
Niveleuse	3,7	3,57	–
Chargeuse	7,8	6,25	3,85
Pelle	–	–	–

De 2011 à 2015, l'âge moyen pondéré des véhicules présentés au tableau précédent a légèrement varié de 4,6 à 4,9 ans. Le pourcentage de véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale se situait entre 5 et 7 % durant cette même période.

LES VÉHICULES À TAUX HORAIRE

En plus des 7 965 unités que possède le CGER, 2 033 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics ont été réparés ou entretenus selon une tarification horaire dans les ateliers de mécanique du CGER. Le tableau ci-contre présente la répartition de ces 2 033 unités par supercatégorie de véhicules.

VÉHICULES RÉPARÉS OU ENTRETENUS PAR LE CGER SELON UNE TARIFICATION HORAIRE AU 31 MARS

SUPERCATÉGORIE	NOMBRE DE VÉHICULES 2015	NOMBRE DE VÉHICULES 2014
Véhicule léger	1 523	1 599
Camion	63	70
Matériel-outil remorqué	137	201
Matériel remorqué	191	215
Véhicule-outil	45	62
Équipement	35	50
Matériel divers	39	51
TOTAL	2 033	2 248

LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES

LES ACQUISITIONS

En 2014-2015, le CGER a acheté 1 212 véhicules et équipements connexes dont la valeur totale se chiffre à 49 071 139 $. De ce nombre, 712 ont été acquis pour le ministère des Transports pour une somme de 30 297 227 $.

Le CGER a également fait l'acquisition de 500 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics pour une somme de 18 773 912 $.

ACQUISITIONS SELON LA SUPERCATÉGORIE

SUPERCATÉGORIE	MINISTÈRE DES TRANSPORTS ACQUISITIONS	MINISTÈRE DES TRANSPORTS COÛT ($)	AUTRES CLIENTS ACQUISITIONS	AUTRES CLIENTS COÛT ($)	TOTAL ACQUISITIONS	TOTAL COÛT ($)
Véhicule léger	298	8 946 249	361	11 084 665	659	20 030 914
Camion	73	10 755 464	10	1 335 180	83	12 090 644
Matériel-outil remorqué	12	601 180	1	15 389	13	616 569
Matériel remorqué	14	413 070	2	53 588	16	466 658
Véhicule-outil	24	4 170 505	24	3 906 725	48	8 077 230
Équipement	285	5 346 464	97	1 735 129	382	7 081 593
Matériel divers	6	64 295	5	643 236	11	707 531
TOTAL	712	30 297 227	500	18 773 912	1 212	49 071 139

LES VENTES

En 2014-2015, le CGER a vendu 910 véhicules et équipements connexes pour une somme nette de 7 275 004 $. Ces unités ont été vendues parce qu'elles avaient dépassé leur durée de vie optimale ou parce que leur kilométrage total excédait la valeur maximale à partir de laquelle des réparations majeures doivent être effectuées. De ce nombre, 655 unités ont été vendues dans des ventes aux enchères publiques et ont rapporté 2 767 030 $. Le CGER s'est également départi de 255 véhicules et équipements connexes lors d'autres ventes ou au moyen d'appels d'offres publics pour une somme de 4 507 973 $.

Les sommes obtenues de la vente de véhicules et d'équipements connexes se sont chiffrées à 7 720 167 $. De ces sommes, des frais de commission totalisant un montant de 445 162 $ ont été acquittés.

LES RÉALISATIONS EN 2014-2015

Dans son Plan d'action 2014-2015, le CGER s'est fixé 12 objectifs liés à ses axes d'intervention et à 7 grandes orientations.

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS OBTENUS POUR LES INDICATEURS

THÈME	OBJECTIF	CIBLE	RÉSULTAT
Satisfaction de la clientèle	Maintenir la satisfaction de la clientèle	94 %	96 %
Volume d'affaires	Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 $[b]	2 465 083 $
Mobilisation du personnel	Obtenir le taux de mobilisation du personnel	Aucune cible en 2014-2015	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la mobilisation du personnel sera réalisé en 2015-2016
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	4,1 %
Compétitivité des tarifs de location	Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	34 %
Performance financière	Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	107,68 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	81,4 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée[a] égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation (IPC)	≤ 0 %	6,48 % inférieur à l'IPC
Amélioration continue	Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	5
Veille technologique	Analyser et intégrer, selon le cas, au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique ou améliorant la productivité	2	2
Développement durable	Électrification progressive et obligatoire du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, incluant les réseaux de la santé et de l'éducation	En réévaluation	154
Veille environnementale	Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	4

a Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».
b Cible suspendue temporairement (le développement des affaires exigerait l'ajout direct de ressources humaines).

LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS POUR LES INDICATEURS 2014-2015

ORIENTATION 1
POURSUIVRE LA QUALITÉ DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle	94 %	Pourcentage du taux de satisfaction de la clientèle	96 %	+ 2 %

En mars 2015, comme tous les 2 ans, le CGER a effectué un sondage pour connaître la satisfaction de sa clientèle à l'égard de ses produits et services. Un sondage électronique a donc été envoyé à 458 clients. De ce nombre, 136 l'ont rempli pour un taux de réponse de 32,6 %, comparativement à 30 % lors du dernier sondage réalisé en 2012-2013.

Le taux de satisfaction pour l'ensemble des produits et services offerts à la clientèle du CGER est comparable à celui observé en 2012-2013, soit 96 %. Il est intéressant de souligner que, comme en 2012-2013, 39 % de la clientèle s'est déclarée « très satisfaite ».

SATISFACTION PAR PRODUITS ET SERVICES

PRODUITS ET SERVICES	TAUX DE SATISFACTION 2014-2015 (%)	TAUX DE SATISFACTION 2012-2013 (%)
Location et gestion de parc de véhicules	93	97
Réparation et entretien des véhicules (tarification horaire)	95	98
Distribution de carburant	100	100
Services de soutien technique contre rémunération	91	88
Formation et évaluation des conducteurs	100	100
Communications avec la clientèle	97	99

Comparativement aux résultats du sondage de 2012-2013, on note une amélioration considérable du taux de clients « très satisfaits » pour certains éléments :

	TAUX DE « TRÈS SATISFAITS » 2014-2015 (%)	TAUX DE « TRÈS SATISFAITS » 2012-2013 (%)
La conformité des véhicules neufs livrés *(Location et gestion de parc de véhicules)*	76	51
La configuration et la conception des véhicules *(Location et gestion de parc de véhicules)*	61	41
La disponibilité des véhicules pour l'été *(Location et gestion de parc de véhicules)*	53	31
La disponibilité des véhicules pour l'hiver *(Location et gestion de parc de véhicules)*	61	36
Le délai de livraison des véhicules lourds *(Location et gestion de parc de véhicules)*	59	30

Par rapport aux résultats du sondage de 2012-2013, on note une diminution du taux de satisfaction pour la compétitivité des taux :

	TAUX DE SATISFACTION 2014-2015 (%)	TAUX DE SATISFACTION 2012-2013 (%)
La compétitivité des taux de location clés en main *(Location et gestion de parc de véhicules)*	72	88
La compétitivité du taux horaire des réparations *(La réparation et l'entretien)*	90	98

De plus, ce sondage a permis de recueillir plusieurs commentaires et suggestions. Le CGER portera une attention particulière à tous les éléments mentionnés par la clientèle. En effet, ceux-ci représentent des pistes intéressantes pour prendre des décisions éclairées quant à la répartition des efforts d'amélioration à mettre en place.

ORIENTATION 2
DEVENIR LE GESTIONNAIRE DE PARC DE VÉHICULES DES ORGANISMES PUBLICS

VOLUME D'AFFAIRES

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 $[a]	Augmentation des revenus totaux, excluant ceux provenant du carburant	2 465 083 $	S. O.

a Cible suspendue temporairement (le développement des affaires exigerait l'ajout direct de ressources humaines).

Le tableau ci-dessous présente les revenus totaux du CGER, excluant ceux provenant du carburant, pour 2014-2015 et 2013-2014.

TYPE DE REVENUS	REVENUS ($) 2014-2015	REVENUS ($) 2013-2014
Locations	90 582 218	89 581 550
Réparations	6 667 023	6 351 069[a]
Contributions du gouvernement du Québec[b]	1 040 772	331 497
Autres revenus[b]	778 467	339 281
TOTAL	99 068 480	96 603 397

a Certains chiffres de l'exercice précédent ont été ajustés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant.
b Excluant la vente de biens (et sa contribution) achetés spécifiquement pour un client.

L'augmentation des revenus en 2014-2015, excluant le carburant, est de 2 465 083 $. Cette augmentation est calculée en soustrayant les revenus de 2013-2014 de ceux de 2014-2015.

ORIENTATION 3
PROMOUVOIR L'ACTION RESPONSABLE DE TOUS LES EMPLOYÉS POUR QU'ILS CONTRIBUENT À LA RÉUSSITE DU CGER

MOBILISATION DU PERSONNEL

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Obtenir le taux de mobilisation du personnel	Aucune cible en 2014-2015	Taux de mobilisation du personnel	–	–

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans.

EXPERTISE ET COMPÉTENCE DU PERSONNEL

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation	4,1 %	+ 1,6 %

Pour calculer le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation, il faut additionner les coûts directs et indirects de formation du personnel et diviser cette somme par la masse salariale du CGER. Les coûts directs correspondent notamment aux frais d'inscription, aux contrats de service de formation et aux honoraires des formateurs. Le salaire des employés et des personnes qui travaillent à la réalisation du plan de développement, les frais de déplacement et les autres frais relatifs à la formation constituent, quant à eux, les coûts indirects.

En 2014-2015, une somme de 972 021 $ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 23 614 069 $, ce qui représente 4,1 % de celle-ci. Les coûts de formation se répartissent de la manière suivante :

TYPE DE FORMATION	COÛT ($)	POURCENTAGE (%)
Informatique		
Bureautique, informatique, système de gestion de parc de véhicules (GUIDE TI)	23 391	2,41
Formation technique		
Mécanique	671 565	69,09
Santé et sécurité au travail	66 712	6,86
Sciences de l'administration		
Gestion	87 385	8,99
Administration, marketing, communication, divers	122 968	12,65
TOTAL	972 021	100,00

En raison de l'évolution rapide des technologies dans l'industrie de l'automobile et de l'équipement lourd, le CGER a continué d'augmenter les activités de formation dans ce domaine. Afin de maintenir la qualité de son service à la clientèle, il a consacré 69,09 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques en mécanique, comme il l'avait prévu dans son plan d'action annuel.

Le CGER a orienté la formation des mécaniciens sur l'entretien et la réparation des véhicules électriques.

ORIENTATION 4
ÊTRE UN GESTIONNAIRE DE PARC RECONNU POUR SON EFFICIENCE ET SA RENTABILITÉ

COMPÉTITIVITÉ DES TARIFS DE LOCATION

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	Pourcentage d'écart entre les taux de location des équipements du CGER et ceux du marché	34 %	+ 4 %

Pour vérifier la compétitivité de ses tarifs, le CGER a comparé ses taux de location à ceux du marché pour quatre catégories de véhicules légers (catégories les plus demandées). À cette fin, il a retenu les fournisseurs inscrits dans le répertoire gouvernemental *Location de véhicules automobiles, liste des fournisseurs*, qui offraient les plus bas tarifs dans les 59 subdivisions administratives du ministère des Transports.

TAUX DE LOCATION À LONG TERME DU CGER PAR RAPPORT À CEUX DU MARCHÉ

TYPE DE VÉHICULE	TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2014-2015	TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2013-2014	TAUX DU CGER ($) 2014-2015	TAUX DU CGER ($) 2013-2014	ÉCART ($) 2014-2015	ÉCART ($) 2013-2014	ÉCART (%) 2014-2015	ÉCART(%) 2013-2014
Véhicule de tourisme	923	924	601	581	322	343	35	37
Camionnette 4 x 2, MTC 3 100 kg min	1 134	1 151	747	758	387	393	34	34
Camionnette à 4 portières, 4 x 2, MTC 3 900 kg min	1 304	1 328	897	897	407	431	31	32
Fourgonnette compacte	1 199	1 234	768	812	431	422	36	34
MOYENNE							34	34

Le tableau ci-dessus montre que, en moyenne, les taux de location à long terme du CGER ont été inférieurs de 34 % à ceux du marché en 2014-2015. Il établit également une comparaison avec ceux de l'année précédente.

Bien que dans l'ensemble le contrat du CGER et le répertoire gouvernemental couvrent les mêmes éléments, certaines différences doivent être prises en considération dans l'interprétation des résultats.

ÉLÉMENTS	RÉPERTOIRE GOUVERNEMENTAL	CGER
Âge des véhicules pour l'année 2014-2015	Véhicules de 2012 ou plus récents en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps	Véhicules en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps ; évalués selon une durée totale de location variant de 2 à 7 ans, selon le kilométrage parcouru annuellement
Période de location	Mensuelle	12 mois au minimum, renouvelable
Kilométrage	Kilométrage illimité	Kilométrage excédant 35 000 km[a] facturé selon un taux variant de 0,25 $ à 0,34 $ par kilomètre, selon la catégorie
Identification visuelle des véhicules	Non comprise	Comprise dans le tarif du CGER
Fourniture de liquide lave-glace	Non comprise	Gratuite pour les usagers des sites de ravitaillement en carburant du CGER
Marge de profit	Comprise dans le taux	Aucune marge de profit, car le CGER est sans but lucratif

a On considère que 80 % des véhicules légers du CGER parcourent 35 000 km et moins par année.

Le principal objectif du CGER est de développer son marché de location clés en main de véhicules à long terme. Ce produit répond aux besoins de la majorité de ses clients. Certains clients ont cependant besoin de louer des véhicules à court terme pour leurs activités saisonnières. Afin de répondre à leur demande, le CGER offre quelques catégories de véhicules en location à court terme (six mois au minimum).

On a également comparé les taux de location à court terme avec ceux du marché pour les mêmes fournisseurs et les mêmes catégories que pour la location à long terme. Précisons que les fournisseurs privés offrent les mêmes taux, que ce soit pour la location à court ou à long terme, tandis que le CGER établit son taux selon le terme choisi. Le tableau suivant montre que, malgré cette différence, les taux de location à court terme du CGER ont été inférieurs de 8 % en moyenne à ceux du marché en 2014-2015.

TAUX DE LOCATION À COURT TERME DU CGER PAR RAPPORT À CEUX DU MARCHÉ

TYPE DE VÉHICULE	TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2014-2015	TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2013-2014	TAUX DU CGER ($) 2014-2015	TAUX DU CGER ($) 2013-2014	ÉCART ($) 2014-2015	ÉCART ($) 2013-2014	ÉCART (%) 2014-2015	ÉCART (%) 2013-2014
Véhicule de tourisme	923	924	846	839	77	85	8	9
Camionnette 4 x 2, MTC 3 100 kg min	1 134	1 151	1 056	1 048	78	103	7	9
Camionnette à 4 portières, 4 x 2, MTC 3 900 kg min	1 304	1 328	1 236	1 227	68	101	5	8
Fourgonnette compacte	1 199	1 234	1 053	1 044	146	190	12	15
MOYENNE							8	10

En comparant la tarification des véhicules lourds, on constate qu'il existe des différences entre l'offre du CGER et celle du secteur privé. Diverses hypothèses doivent donc être étudiées, comme la composition des équipements et la durée d'utilisation. Compte tenu du manque de données sur ces sujets, il est difficile de comparer les taux de location pour ce type de véhicules.

PERFORMANCE FINANCIÈRE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	Pourcentage d'autofinancement	107,68 %	+ 7,68 %

En 2014-2015, les revenus autonomes du CGER, excluant la remise effectuée au ministère des Transports, sont de 118 119 943 $, tandis que les dépenses se chiffrent à 109 699 454 $. Le taux d'autofinancement atteint donc 107,68 %.

ORIENTATION 5
ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE ET DE FABRICATION

PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	Pourcentage de productivité des ateliers de mécanique	81,4 %	+ 1,4 %

Le taux de productivité des ateliers de mécanique du CGER correspond aux heures productives travaillées par les employés de ces ateliers divisées par les heures de travail disponibles par ces mêmes employés.

En 2014-2015, le résultat des heures productives travaillées (328 977 heures) divisées par les heures de travail disponibles (404 034 heures) atteint 81,4 %.

CONTRÔLE DES COÛTS D'EXPLOITATION

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT
Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée[a] égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation[b]	≤ 0 %	Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée[a] et le taux de variation de l'indice des prix à la consommation	6,48 % inférieur

a Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».
b Le taux de variation de l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada pour la période était de 1,20 %.

On obtient le pourcentage d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein en soustrayant le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2013-2014 (6 423 $) de celui de l'année 2014-2015 (6 084 $), puis en divisant ce nombre par le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2013-2014 (6 423 $).

Le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2014-2015 était donc de –5,28 %. Selon Statistique Canada, le taux de variation de l'indice des prix à la consommation se situait à 1,20 % pour la même période, ce qui donne un résultat de –6,48 %.

AMÉLIORATION CONTINUE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	Nombre d'ateliers de mécanique où la méthode Kaizen a été implantée	5	0

Cet indicateur a pour objectifs de réduire les coûts d'exploitation et d'améliorer la performance des processus opérationnels du CGER, qui désire implanter une démarche d'amélioration continue basée sur la méthode Kaizen. La réorganisation du travail devrait améliorer l'efficacité et l'efficience du service d'entretien et de réparation des véhicules.

Les cinq ateliers où la méthode Kaizen a été appliquée pour l'année financière 2014-2015 sont ceux de Baie-Comeau, Matane, Mont-Laurier, Shawinigan et Val-d'Or.

Pour chacun de ces ateliers, il y a eu :

- une présentation de la méthode et des activités Kaizen au personnel ;
- la préparation d'un plan d'action et d'un plan d'aménagement.

Pour atteindre l'objectif relatif à cet indicateur au cours de l'année financière 2014-2015, le CGER a confié à ses gestionnaires régionaux la responsabilité d'assurer la tenue d'activités d'implantation basées sur une approche Kaizen pour leurs ateliers de mécanique respectifs, et ce, en collaboration avec leur service régional. Pour ce faire, une formation leur a été donnée afin qu'ils intègrent les principes et les fondements associés à cette approche.

ORIENTATION 6
MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE

VEILLE TECHNOLOGIQUE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Analyser et intégrer, selon le cas, au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique ou améliorant la productivité	2	Analyse et intégration, selon le cas, de deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique ou améliorant la productivité	2	0

Le CGER a établi cet indicateur afin de mieux souligner les efforts qu'il fait dans ce domaine. Il désire demeurer à la fine pointe de la technologie en matière de véhicules automobiles et de machinerie lourde.

Camion-citerne double vocation avec citerne en polymère

En 2014-2015, le CGER a mis en service un camion 8 x 4 double vocation. En été, il est utilisé pour effectuer des travaux de nettoyage des infrastructures et en hiver pour de l'épandage de chlorure de magnésium liquide. En raison de l'aspect corrosif du liquide déglaçant et pour assurer une meilleure longévité de l'équipement, une citerne en polymère a été utilisée contrairement à l'habituelle citerne en aluminium ou en acier inoxydable. Des citernes en polymère de ce volume n'étaient pas ou peu en service.

Suspension avant pneumatique

Beaucoup de camions lourds utilisent une suspension arrière de type pneumatique. Pour l'essieu avant, la suspension pneumatique est peu disponible et n'est pas disponible pour des camions de type chantier. Le camion 14-3047, mis en service en 2014-2015, utilise une suspension avant pneumatique de type tandem récemment développée. La suspension pneumatique tandem à l'avant offre la même capacité que son équivalent standard et un confort de roulement supérieur.

Le CGER désire demeurer à la fine pointe de la technologie en matière de véhicules automobile et de machinerie lourde. Pour ce faire, il offre maintenant le camion-citerne double vocation avec citerne en polymère à sa clientèle.

ORIENTATION 7

ASSURER LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES S'INTÉGRANT À LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

DÉVELOPPEMENT DURABLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Électrification progressive et obligatoire du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, incluant le réseau de la santé et de l'éducation	En réévaluation	Nombre de véhicules électriques en service dans le parc gouvernemental	154	–

Le CGER compte un inventaire de 326 véhicules électriques ou hybrides rechargeables. De ce nombre, 154 ont été mis en service durant l'année financière 2014-2015. De cet inventaire 306 véhicules étaient mis à la disponibilité des ministères et organismes, incluant les réseaux de la santé et de l'éducation, dont 257 étaient en fonction et 49 disponibles pour la location. De plus, 20 véhicules étaient utilisés par des villes.

À ce jour, 297 bornes de recharge ont été installées, soit 278 bornes pour des ministères et organismes et 19 pour des villes.

La Politique d'électrification des transports est actuellement en révision; de nouvelles cibles restent encore à être définies.

VEILLE ENVIRONNEMENTALE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	Analyse et intégration, selon le cas, de technologies ou de types d'équipements favorisant le développement environnemental	4	0

Le CGER tient à maintenir une veille environnementale par l'intégration de nouvelles technologies ayant des effets directs sur la diminution de la consommation de carburant ou des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il veut suivre de près l'évolution des nouvelles technologies environnementales les plus performantes. Durant l'année 2014-2015, le CGER a donc continué d'assurer la mise en place de mécanismes s'intégrant à la Stratégie gouvernementale de développement durable visant l'amélioration du bilan environnemental de son parc de véhicules.

Flèche de signalisation à déplacement vertical

Le développement et la standardisation de la flèche de signalisation aérodynamique pour la camionnette ont mis en évidence la difficulté de son installation et de son utilisation lorsque la camionnette est équipée d'un aménagement tel que des coffres de rangement. Un modèle à déplacement vertical a été développé et mis en service par l'atelier de mécanique de Cacouna au cours de l'année financière 2014-2015. Ce modèle sera intégré à notre catalogue de produits comme un équivalent de la flèche aérodynamique et offrira des économies de carburant similaires à celles qu'offre le modèle aérodynamique.

Conversion hybride ECODRIVE pour fourgonnette

La faisabilité de convertir une fourgonnette conventionnelle à essence en fourgonnette hybride électrique rechargeable par la compagnie américaine ECODRIVE a été examinée. Les coûts et la difficulté d'obtenir la technologie ont été des freins à une réalisation en 2014-2015. Ces technologies de conversion devraient être de plus en plus disponibles dans les prochaines années.

Guide des bonnes pratiques pour l'installation de flèches de signalisation

En 2014-2015, un guide des bonnes pratiques concernant des recommandations sur les meilleures façons d'installer les flèches de signalisation sur l'ensemble des véhicules légers (automobile, fourgonnette, mini-fourgonnette et camionnette) a été préparé à l'intention du personnel de nos ateliers de mécanique. Les recommandations sur les pratiques d'installation de ces flèches visent principalement une installation efficiente permettant de limiter la consommation de carburant générée par la présence de cet équipement sur la majorité de nos véhicules légers.

Système hybride Polytech

Le système hybride Polytech est un système qui permet la gestion du ralenti moteur pour les camions aménagés en atelier mobile. Celui-ci a comme particularité de gérer l'état de charge de la batterie en effectuant une surveillance de la consommation électrique du véhicule. Ce dispositif permet de couper le ralenti moteur du véhicule et de l'actionner lorsque requis. Le suivi effectué avec de la télémétrie véhiculaire pour trois unités a permis de constater des économies de carburant, soit un rendement de l'investissement de 3,3 années.

LES RÉSULTATS 2014-2015 DES ENGAGEMENTS SPÉCIFIQUES PRÉSENTÉS DANS LA DÉCLARATION DE SERVICES À LA CLIENTÈLE

ENGAGEMENT 1

Offrir au client un service de qualité dans tous les ateliers de mécanique. Pour ce faire, répondre au client de façon courtoise et entretenir ou réparer son véhicule dans les délais convenus.

QUALITÉ DU SERVICE

NOMBRE TOTAL DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIENS	PLAINTES ENREGISTRÉES CONCERNANT LE SERVICE EN ATELIER	RÉSULTAT (%)
78 191	1	99,99

Pour garantir le respect de cet engagement, le CGER doit veiller à ce que le service soit courtois et que l'entretien ou la réparation du véhicule du client soit fait dans les délais convenus. Parmi les plaintes déposées en 2014-2015, une plainte concerne les explications fournies par le personnel des ateliers de mécanique.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2014-2015 se trouvent à la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

ENGAGEMENT 2

Fournir au client un véhicule conforme à ses besoins et au moment convenu avec lui.

CONFORMITÉ DES VÉHICULES

	LOURDS	LÉGERS	TOTAL
Nombre total de véhicules livrés[a]	180	746	926
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date convenue avec le client[b]	147	607	754
Pourcentage de conformité (%)	82 %	81 %	81,5 %

a Exclut les véhicules non assignés à un client en particulier lors de la commande et exclut également les équipements.
b Inclut les prêts de véhicules et les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant ceux qui sont commandés.

Les 926 véhicules livrés en 2014-2015 étaient conformes aux spécifications, mais 172 n'ont pas été livrés à la date convenue. Il est important de noter que le CGER ne contrôle pas toutes les étapes relatives à l'achat et à la livraison des véhicules légers. Il n'est pas responsable de la gestion de l'acquisition de ces véhicules et doit également composer avec les délais de livraison des fabricants. Aucun des véhicules non conformes ne l'était en raison du non-respect des spécifications requises.

ENGAGEMENT 3

Fournir un service de dépannage, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, pour toute réparation ou tout remorquage concernant un véhicule ou un équipement connexe loué au CGER, et ce, par l'entremise de la ligne 1 888 314-CGER.

NOMBRE DE DÉPANNAGES ET DE PLAINTES ENREGISTRÉES

NOMBRE TOTAL DE DÉPANNAGES	PLAINTES ENREGISTRÉES CONCERNANT CE SERVICE	RÉSULTAT (%)
2 283	1	99,95

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, il faut s'assurer que le service a été efficace, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de l'absence de réponse ou de prise en charge du service de dépannage. En 2014-2015, le CGER a reçu une plainte concernant ce service.

ENGAGEMENT 4

Rappeler le client dans un délai d'un jour ouvrable suivant la réception d'une plainte formulée verbalement. Envoyer un accusé de réception dans les 10 jours ouvrables dans le cas d'une plainte écrite. Dans les deux cas, indiquer le nom d'une personne-ressource et le délai prévu pour le traitement de la plainte.

NOMBRE DE PLAINTES POUR LESQUELLES L'ACCUSÉ DE RÉCEPTION A ÉTÉ ENVOYÉ DANS LES DÉLAIS PRÉVUS

TYPE DE PLAINTE	NOMBRE TOTAL DE PLAINTES	PLAINTES POUR LESQUELLES L'ACCUSÉ DE RÉCEPTION A ÉTÉ ENVOYÉ DANS LES DÉLAIS PRÉVUS	RÉSULTAT (%)
Plainte verbale	2	1	50
Plainte écrite	3	3	100

Dès la réception d'une plainte, celle-ci est acheminée à la personne qui en a la responsabilité. Cette dernière transmet un accusé de réception et s'assure que le dossier est traité avec diligence.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2014-2015 se trouvent à la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

LES AUTRES RÉSULTATS

La section qui suit présente quelques méthodes de calcul dont le CGER s'est servi pour établir certains ratios administratifs et coûts de revient.

RATIO DES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

	2014-2015	2013-2014
Total des dépenses administratives ($)	7 873 352	7 880 976
Total des dépenses du CGER ($)[b]	108 520 196	112 565 665[a]
RÉSULTAT (%)	7,26	7,00[a]

COUVERTURE DES COÛTS ADMINISTRATIFS

	2014-2015	2013-2014
Total des dépenses administratives ($)	7 873 352	7 880 976
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire ($)	97 249 242	95 932 619[a]
RÉSULTAT (%)	8,10	8,22[a]

COÛT DE REVIENT DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

	2014-2015	2013-2014
Total des coûts imputables aux opérations ($)	32 285 167	32 922 599
Nombre d'heures de travail disponibles	404 034	427 335[a]
RÉSULTAT ($ par heure)	79,91	77,04[a]

COÛT D'EXPLOITATION PAR UNITÉ PONDÉRÉE

	2014-2015	2013-2014
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER ($)	43 812 531	45 546 025
Nombre total d'unités pondérées[c]	7 201,56	7 091,06
RÉSULTAT ($ par unité pondérée)	6 084	6 423

DÉPENSES ADMINISTRATIVES AFFECTÉES AUX OPÉRATIONS

	2014-2015	2013-2014
Dépenses administratives affectées aux opérations ($)	3 322 978	3 227 102[a]
Nombre d'ETC dans les ateliers de mécanique, les bureaux de zone et le centre d'appels	338,14	351,27[a]
RÉSULTAT ($ par ETC)	9 827	9 187[a]

DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES

	2014-2015	2013-2014
Pièces ($)[b]	11 312 838	11 927 898[a]
Réparations externes ($)[b]	4 971 076	5 491 398[a]
Pièces et réparations externes capitalisées ($)	3 928 039	2 972 538
TOTAL ($)	20 211 953	20 391 834[a]

a Certains chiffres de l'exercice précédent ont été ajustés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant.
b Excluant les achats de biens spécifiques pour vendre à un client.
c Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».

DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE

UNITÉ ADMINISTRATIVE	TOTAL ($) 2014-2015	2013-2014
Direction	–	–
Service du soutien à la gestion	–	–
Service de l'ingénierie et des acquisitions	708 411	211 145[a]
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	61 195	110 135
Service régional de Québec et de l'Est	–	–
Zone de la Côte-Nord	910 891	804 812
Zone de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	1 035 146	931 929
Zone du Bas-Saint-Laurent	661 973	699 136
Zone de Québec	2 502 989	2 342 905
Zone du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	792 931	804 361
Service régional du Centre-du-Québec	–	10
Zone de la Chaudière-Appalaches	1 461 847	1 423 448
Zone de la Mauricie–Centre-du-Québec–Lanaudière	1 133 941	1 200 057
Zone de l'Estrie	918 242	1 046 559
Zone de la Montérégie	2 034 713	1 883 584
Fabrication	1 334 960	1 268 617
Service régional de Montréal et de l'Ouest	–	–
Zone de Montréal	2 187 615	2 540 422
Zone des Laurentides–Outaouais	1 855 302	1 981 446
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	1 308 472	1 719 846
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi–Témiscamingue	1 303 325	1 423 422
TOTAL	20 211 953	20 391 834[a]

a Certains chiffres de l'exercice précédent ont été ajustés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant.

LES PERSPECTIVES POUR 2015-2016

Le défi de l'année 2015-2016 sera de maintenir le niveau de service dans l'ensemble de nos points de services, et ce, dans un contexte de rationalisation. Afin d'y parvenir, nous devrons compter sur des orientations claires pour tous les niveaux de gestion, sur la mobilisation de notre personnel et sur des communications soutenues tant pour nos clients que pour nos employés.

À l'instar des autres organismes du gouvernement, nous procéderons à la révision de nos produits et services, de notre tarification et de la structure, le tout afin d'affecter les ressources là où les résultats sont les plus significatifs.

Par ailleurs, forts d'un système de coût de revient et d'indicateurs de gestion élaborés au cours des deux dernières années, nous poursuivrons nos efforts visant à contrôler, voire diminuer, nos coûts de production.

Le plan de formation des mécaniciens sera priorisé encore cette année afin de maintenir et même d'améliorer la qualité des services offerts à notre clientèle, tout en révisant la cible à 1 %, comme imposé par le Conseil du trésor.

De plus, le CGER poursuivra la mise en œuvre du mandat de gestion du parc de véhicules électriques du gouvernement du Québec par le soutien et l'accompagnement des ministères et organismes, y compris ceux des réseaux de la santé et de l'éducation.

Mentionnons deux autres dossiers importants au cours de cette année, soit celui de la revente des véhicules et celui de la révision de la tarification. Déjà au cours de l'année dernière, une quantité importante de travail a été consacrée à l'amélioration du processus de travail en ce qui a trait au dossier de la revente des véhicules (encan) et celui-ci se poursuivra en 2015-2016. Pour ce qui est du mandat de révision de la tarification, la réflexion est amorcée et sera poursuivie cette année.

L'année dernière, un sondage sur la satisfaction de la clientèle a été réalisé. Les résultats obtenus nous permettront de développer et de mettre en place des mesures d'amélioration des produits et services afin de maintenir des services de qualité.

Les clients, essentiellement des ministères et des organismes, doivent compresser leurs dépenses et contribuer à l'effort collectif d'assainissement des finances publiques. Ils doivent pouvoir compter sur le CGER, sa flexibilité et surtout sur la détermination de tous les employés à livrer les meilleurs services au plus bas coût possible.

LES ÉTATS FINANCIERS 2014-2015 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

RÉSULTATS ET EXCÉDENT – NON AUDITÉS
DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2015

REVENUS	BUDGET	2015	2014
Locations	93 196 855 $	90 582 218 $	89 581 550 $
Réparations et entretien	6 327 379	6 667 023	6 351 069
Carburant	19 634 294	17 841 495	19 523 504
Contributions du gouvernement (note 3)	389 742	1 066 694	366 690
Autres	400 742	1 962 512	453 522
	119 949 052	118 119 942	116 276 335
Remises au ministère des Transports	–	(6 500 000)	(3 000 000)
	119 949 052	111 619 942	113 276 335

FRAIS D'EXPLOITATION	BUDGET	2015	2014
Pièces et autres frais d'exploitation (note 4)	25 817 153	19 393 944	20 281 840
Carburant (note 4)	19 334 294	17 580 656	19 320 333
Salaires et avantages sociaux	20 807 480	19 554 805	20 395 781
Loyers et entretien d'immeubles	5 802 947	6 163 987	5 956 140
	71 761 874	62 693 392	65 954 094

FRAIS D'ADMINISTRATION	BUDGET	2015	2014
Salaires et avantages sociaux	7 555 820	6 782 065	6 596 945
Loyers et entretien d'immeubles	453 404	483 553	493 895
Entretien informatique	381 782	570 446	654 142
Frais de bureau	142 840	213 427	335 909
Télécommunications	383 245	572 631	540 054
Déplacements	688 800	483 198	643 034
Contrats de service et honoraires professionnels	408 066	609 719	671 383
Publicité et marketing	155 700	56 383	68 117
Perfectionnement	804 500	537 240	477 236
Autres	128 567	1 371 357	241 577
	11 102 724	11 680 019	10 722 292

AMORTISSEMENT ET PERTE SUR DISPOSITION	BUDGET	2015	2014
Amortissement du matériel roulant lourd	15 421 356	14 583 758	14 044 071
Amortissement du matériel roulant léger	13 788 143	13 051 182	12 685 911
Amortissement des réservoirs et pompes	247 696	273 962	499 632
Amortissement des autres immobilisations corporelles	467 193	484 335	513 518
Amortissement du développement informatique	161 569	104 541	506 710
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	806 165	974 577	2 104 722
	30 892 122	29 472 355	30 354 564

FRAIS FINANCIERS	BUDGET	2015	2014
Intérêts sur marge de crédit	790 332	749 296	611 659
Intérêts sur dette à long terme	5 190 800	4 892 560	4 863 202
Amortissement des frais d'émission de la dette	176 200	178 467	180 842
Intérêts et frais bancaires	35 000	33 364	27 796
	6 192 332	5 853 687	5 683 499
	119 949 052	109 699 453	112 714 449

	BUDGET	2015	2014
EXCÉDENT	–	1 920 489	561 886
EXCÉDENT CUMULÉ au début	7 839 368	8 401 254	7 839 368
EXCÉDENT CUMULÉ à la fin	7 839 368 $	10 321 743 $	8 401 254 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

SITUATION FINANCIÈRE – NON AUDITÉE
AU 31 MARS 2015

ACTIFS FINANCIERS	2015	2014
Découvert bancaire	(168 523) $	(197 501) $
Débiteurs (note 5)	14 194 658	16 013 065
Contributions à recevoir (note 6)	181 032	723 306
Travaux en cours	94 217	153 817
Frais d'émission reportés de la dette	782 745	756 011
	15 084 129	17 448 698

PASSIFS	2015	2014
Créditeurs et charges à payer (note 8)	10 415 573	9 677 413
Intérêts courus à payer	1 121 905	1 408 287
Revenus perçus d'avance	2 805 826	3 039 321
Avances du Fonds de financement (note 9)	56 520 171	34 351 008
Dette (note 10)	151 173 045	161 662 675
Contributions reportées (note 11)	1 318 412	1 770 411
	223 354 932	211 909 115
DETTE NETTE	(208 270 803)	(194 460 417)

ACTIFS NON FINANCIERS	2015	2014
Immobilisations corporelles (note 13)	213 727 406	197 532 502
Stocks de fournitures (note 14)	3 997 044	4 090 376
Frais payés d'avance	868 096	1 238 793
	218 592 546	202 861 671
EXCÉDENT CUMULÉ	10 321 743 $	8 401 254 $

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (NOTE 15)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

PAUL-YVAN DESCHÊNES
Administrateur du Fonds

DOMINIQUE SAVOIE
Sous-ministre des Transports

VARIATION DE LA DETTE NETTE – NON AUDITÉE
DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2015

	BUDGET	2015	2014
EXCÉDENT	– $	1 920 489 $	561 886 $
Acquisition d'immobilisations corporelles	(46 701 136)	(54 304 418)	(41 986 916)
Amortissement des immobilisations corporelles	30 085 957	28 497 778	28 249 842
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	806 165	974 577	2 104 722
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	3 948 462	8 637 159	4 042 170
	(11 860 552)	(16 194 904)	(7 590 182)

	BUDGET	2015	2014
Acquisition de stocks de fournitures	(37 267 276)	(36 881 268)	(39 935 596)
Acquisition de frais payés d'avance	(828 466)	(868 096)	(1 238 793)
Utilisation de stocks de fournitures	37 187 576	36 974 600	39 750 957
Utilisation de frais payés d'avance	828 466	1 238 793	828 466
	(79 700)	464 029	(594 966)
AUGMENTATION DE LA DETTE NETTE	(11 940 252)	(13 810 386)	(7 623 262)
DETTE NETTE au début	(194 770 504)	(194 460 417)	(186 837 155)
DETTE NETTE à la fin	(206 710 756) $	(208 270 803) $	(194 460 417) $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FLUX DE TRÉSORERIE – NON AUDITÉS
DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2015

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	2015	2014
Excédent	1 920 489 $	561 886 $
Éléments sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	28 497 778	28 249 842
Stocks de fournitures	93 332	(184 639)
Frais payés d'avance	370 697	(410 327)
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	974 577	2 104 722
Virement des contributions reportées	(451 999)	(331 497)
Virement des frais d'émission de la dette	178 467	180 842
Virement des revenus perçus d'avance	(558 229)	(634 415)
	29 104 623	28 974 528
Variation des actifs financiers et des passifs liés à l'exploitation		
Débiteurs	1 818 407	(4 416 159)
Contributions à recevoir	542 274	(409 993)
Travaux en cours	59 600	(12 931)
Frais d'émission reportés liés aux dettes	(205 201)	(229 150)
Créditeurs et charges à payer	738 160	(1 382 504)
Intérêts courus à payer	(286 382)	(245 332)
Contributions reportées	–	1 316 353
	2 666 858	(5 379 716)
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	33 691 970	24 156 698

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS	2015	2014
Acquisition d'immobilisations corporelles	(54 304 418)	(41 986 916)
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	8 637 159	4 042 170
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS	(45 667 259)	(37 944 746)

ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	2015	2014
Revenus perçus d'avance	324 734	234 464
Avances du Fonds de financement	22 169 163	733 994
Dette effectuée	36 000 000	41 000 000
Dette remboursée	(46 489 630)	(29 746 509)
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	12 004 267	12 221 949
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE	28 978	(1 566 099)
TRÉSORERIE au début	(197 501)	1 368 598
TRÉSORERIE à la fin	(168 523)	(197 501)
Intérêts payés au cours de l'exercice	5 928 393 $	5 726 982 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES — NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2015

1. STATUTS CONSTITUTIFS ET NATURE DES ACTIVITÉS

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1er avril 1998 par la Loi sur le ministère des Transports, RLRQ, chapitre M-28. Il est affecté au financement des activités de gestion de l'équipement roulant.

Les surplus accumulés sont versés au Fonds consolidé du revenu aux dates et dans la mesure que détermine le gouvernement.

En vertu de l'article 985 de la Loi sur les impôts, RLRQ, chapitre I-3, et de l'article 149 (1)d) de la Loi de l'impôt sur le revenu (L.R.C. 1985, (5e suppl.)), le Fonds de gestion de l'équipement roulant n'est pas assujetti aux impôts sur le revenu.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers sont établis selon le Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public. L'utilisation de toute autre source dans l'application de méthodes comptables est cohérente avec les principes comptables généralement reconnus et l'application des fondements conceptuels des états financiers pour le secteur public.

REVENUS

Les revenus de réparations sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilisation du profit à l'achèvement des travaux.

Les autres revenus sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les revenus, y compris les gains, sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ont eu lieu les opérations ou les faits dont ils découlent.

Les contributions sont comptabilisées dans les revenus de l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui leur donnent lieu, dans la mesure où ils sont autorisés, où les critères d'admissibilité sont satisfaits et où une estimation raisonnable des montants en cause est possible.

Les revenus et les contributions relatifs au financement des immobilisations reportées sont virés aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles ils se rapportent.

FRAIS D'EXPLOITATION ET AUTRES CHARGES

Les frais d'exploitation et autres charges comprennent le coût des ressources qui sont consommées dans le cadre des activités de fonctionnement de l'exercice et qui peuvent être rattachées à ces activités.

ACTIFS FINANCIERS

Trésorerie

La trésorerie se compose du découvert bancaire.

Contributions à recevoir

Les contributions à recevoir sont constatées dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu à ces contributions, dans la mesure où elles ont été autorisées, que l'entité a satisfait aux critères d'admissibilité, s'il en est, et qu'il est possible de faire une estimation raisonnable des montants en cause.

Travaux en cours

Les travaux en cours représentent les réparations inachevées devant être facturées à la fin de ceux-ci. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation, déduction faite des montants facturés. Le coût peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre ainsi que d'autres coûts directs.

PASSIFS

Dette

Les emprunts liés à la dette sont comptabilisés au montant encaissé au moment de leur émission.

Les frais d'émission liés aux emprunts sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais d'émission reportés liés aux dettes.

Contributions reportées

Les rentrées grevées d'affectations d'origine externe sont constatées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel les ressources sont utilisées aux fins prescrites. Celles reçues avant l'exercice au cours duquel elles sont utilisées sont présentées à titre de contributions reportées jusqu'à ce que les ressources soient utilisées aux fins prescrites.

Les contributions du gouvernement relatives au financement des immobilisations reportées sont virées aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles elles se rapportent.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2015

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (*suite*)

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes gouvernementaux interentreprises à prestations déterminées étant donné que le Fonds ne dispose pas de suffisamment d'information pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

ACTIFS NON FINANCIERS

Immobilisations corporelles

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties selon une méthode logique et systémique, en fonction de leur durée de vie utile.

Les immobilisations en cours de construction et en mise en valeur ne font pas l'objet d'amortissement avant leur mise en service.

Les immobilisations acquises par donation ou pour une valeur symbolique sont comptabilisées à leur juste valeur au moment de leur acquisition avec contrepartie aux contributions reportées.

Les immobilisations sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire, aux taux suivants et en tenant compte d'une valeur résiduelle exprimée en pourcentage du coût :

	DURÉE DE VIE	VALEUR RÉSIDUELLE
Matériel et équipement	3 à 15 ans	0 % à 15 %
Améliorations locatives	5 ans	–
Développement informatique	5 ans	–

RÉDUCTION DE VALEURS SUR IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Lorsqu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'entité de fournir des biens et services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l'immobilisation corporelle est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est permise.

Les moins-values nettes sur immobilisations corporelles doivent être passées en charges dans l'état des résultats et excédent.

STOCKS DE FOURNITURES

Les stocks se composent de pièces et de carburant qui seront consommés dans le cours normal des opérations au cours du ou des prochains exercices financiers. Ces stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen.

FRAIS PAYÉS D'AVANCE

Les frais payés d'avance représentent des débours effectués avant la fin de l'exercice pour des services dont le Fonds bénéficiera au cours du ou des prochains exercices. Ces frais sont imputés aux charges au moment où le Fonds bénéficiera des services acquis.

3. CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT

Les contributions proviennent du gouvernement provincial. Ces sommes correspondent aux montants gagnés au cours de l'exercice et à l'amortissement des contributions reportées relatives au financement des immobilisations.

	2015	2014
Virement des contributions reportées, Véhicules électriques	451 999 $	366 690 $
Programme Roulez électrique	456 596	–
Programme Branché au travail	158 099	–
TOTAL	1 066 694 $	366 690 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2015

4. FRAIS D'EXPLOITATION

PIÈCES ET AUTRES FRAIS D'EXPLOITATION

	2015	2014
Stocks au début	2 928 215 $	2 828 638 $
Achat de pièces, réparations externes, immatriculations et autres	19 572 826	20 381 417
Stocks à la fin	(3 107 097)	(2 928 215)
TOTAL	19 393 944 $	20 281 840 $

CARBURANT

	2015	2014
Stocks au début	1 162 161 $	1 077 099 $
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	17 308 442	19 405 395
Stocks à la fin	(889 947)	(1 162 161)
TOTAL	17 580 656 $	19 320 333 $

5. DÉBITEURS

	2015	2014
Ministère des Transports	4 308 590 $	6 741 105 $
Autres ministères et organismes	4 314 384	3 697 750
Municipalités et autres	5 571 684	5 574 210
TOTAL	14 194 658 $	16 013 065 $

6. CONTRIBUTIONS À RECEVOIR

	2015	2014
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles Programme Véhicules électriques	– $	717 500 $
Programme Roulez électrique	88 000	–
Programme Branché au travail	93 032	5 806
TOTAL	181 032 $	723 306 $

7. EMPRUNT TEMPORAIRE

Le Fonds dispose d'une autorisation d'emprunt temporaire du ministère des Finances d'un montant maximal de 10 000 000 $, au taux préférentiel de la Banque du Canada. Les intérêts sont payables le 30 juin et le 31 décembre de chaque année, et l'emprunt est renouvelable le 31 mars 2016. Le taux d'intérêt au 31 mars 2015 est de 2,85 % (3,00 % en 2014).

8. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2015	2014
Fournisseurs	8 785 183 $	7 752 791 $
Taxes de vente	485 784	520 202
Salaires et avantages sociaux	1 144 606	1 404 420
TOTAL	10 415 573 $	9 677 413 $

9. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Le Fonds est autorisé, par décret du gouvernement du Québec, à contracter une marge de crédit de 75 000 000 $, et ce, jusqu'au 31 mars 2015, auprès du ministre des Finances, à titre de gestionnaire du Fonds de financement. Le taux d'intérêt quotidien correspond à la moyenne des taux des acceptations bancaires pour un mois, plus une marge de 0,3 %. Le taux au 31 mars 2015 est de 1,298 % (1,527 % en 2014).

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2015

10. DETTE

FONDS DE FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
BILLETS PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLES PAR VERSEMENT ANNUEL :

	2015	2014
5,788 %, 725 583 $, échéant le 16 juillet 2018	2 902 331 $	3 627 913 $
5,267 %, 1 000 000 $, échu le 5 mai 2014	–	1 000 000
4,524 %, 300 000 $, échéant le 1er décembre 2015, à refinancer	1 500 000	1 800 000
4,855 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2016	2 000 000	3 000 000
4,813 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2015	1 000 000	2 000 000
5,065 %, 900 000 $, échéant le 1er décembre 2017	7 200 000	8 100 000
4,418 %, 400 000 $, échéant le 1er décembre 2017	3 600 000	4 000 000
4,542 %, 700 000 $, échéant le 1er décembre 2018	2 800 000	3 500 000
3,032 %, 833 333 $, échu le 1er octobre 2014	–	833 333
4,180 %, 540 000 $, échéant le 1er juin 2017	5 400 000	5 940 000
4,060 %, 450 000 $, échéant le 1er décembre 2016	2 250 000	2 700 000
3,457 %, 416 667 $, échu le 1er octobre 2014	–	416 667
3,753 %, 985 714 $, échéant le 1er octobre 2015	985 714	1 971 429
4,340 %, 750 000 $, échéant le 1er décembre 2019	3 750 000	4 500 000
3,203 %, 1 166 667 $, échéant le 1er octobre 2015	1 166 667	2 333 333
4,775 %, 233 333 $, échéant le 17 mai 2024	2 333 333	2 566 667
2,418 %, 1 000 000 $, échéant le 11 janvier 2016	1 000 000	2 000 000
3,724 %, 1 400 000 $, échéant le 1er décembre 2021	9 800 000	11 200 000
4,056 %, 600 000 $, échéant le 16 juillet 2025	6 600 000	7 200 000
2,892 %, 1 000 000 $, échéant le 1er octobre 2015	1 000 000	2 000 000
2,089 %, 450 000 $, échéant le 1er juin 2017	1 350 000	1 800 000
3,122 %, 380 000 $, échéant le 1er décembre 2021	2 660 000	3 040 000
2,390 %, 433 333 $, échéant le 1er juin 2018	5 200 000	5 633 333
1,328 %, 2 000 000 $, échu le 3 juin 2014	–	22 000 000
2,140 %, 300 000 $, échéant le 1er décembre 2016	600 000	900 000
3,067 %, 400 000 $, échéant le 1er septembre 2023	5 200 000	5 600 000
1,941 %, 2 000 000 $, échéant le 1er décembre 2017	6 000 000	8 000 000
1,752 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2016	2 000 000	3 000 000
2,757 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2018	4 000 000	5 000 000
2,857 %, 750 000 $, échéant le 1er septembre 2023	10 500 000	11 250 000
2,857 %, 1 000 000 $, échéant le 1er septembre 2023	9 000 000	9 000 000
2,611 %, 875 000 $, échéant le 1er octobre 2019	4 375 000	5 250 000
2,577 %, 1 500 000 $, échéant le 1er septembre 2020	9 000 000	10 500 000
2,031 %, 1 750 000 $, échéant le 21 août 2019	14 000 000	–
2,904 %, 2 000 000 $, échéant le 1er septembre 2024	20 000 000	–
2,218 %, 333 333 $, échéant le 1er décembre 2020	2 000 000	–
TOTAL	151 173 045 $	161 662 675 $

Échéanciers de la dette au 31 mars 2015 :

2016	28 522 963 $
2017	23 220 583
2018	29 800 583
2019	18 297 249
2020	17 221 667
2021-2027	34 110 000 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES — NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2015

11. CONTRIBUTIONS REPORTÉES

	2015	2014
Solde au début	1 770 411 $	785 555 $
Contributions à reporter	–	1 316 353
Virement	(451 999)	(331 497)
Solde à la fin	1 318 412 $	1 770 411 $

12. AVANTAGES SOCIAUX

RÉGIMES DE RETRAITE

Les employés participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP), au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE) ou au Régime de retraite des agents de la paix en services correctionnels (RRAPSC). Ces régimes sont interemployeurs à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les cotisations imputées aux opérations courantes s'élèvent à 1 551 232 $ (1 331 530 $ en 2014). Les obligations envers ces régimes se limitent aux cotisations à titre d'employeur.

VACANCES ET CONGÉS DE MALADIE

Les vacances et les congés de maladie du Fonds remboursés par le gouvernement du Québec et constatés aux résultats de l'exercice s'établissent à 166 255 $ (88 304 $ en 2014).

13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

COÛT	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2015
Solde au début	370 964 974 $	15 745 088 $	208 168 $	386 918 230 $
Acquisitions	54 291 670	12 748	–	54 304 418
Dispositions	(36 369 148)	(12 878 968)	–	(49 248 116)
Solde à la fin	388 887 496	2 878 868	208 168	391 974 532

AMORTISSEMENT CUMULÉ	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2015
Solde au début	173 848 338	15 329 222	208 168	189 385 728
Amortissement	28 393 237	104 541	–	28 497 778
Dispositions	(26 757 412)	(12 878 968)	–	(39 636 380)
Solde à la fin	175 484 163	2 554 795	208 168	178 247 126
VALEUR COMPTABLE NETTE	213 403 333 $	324 073 $	– $	213 727 406 $[a]

a Des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 715 963 $ en matériel et équipement et 58 100 $ pour du développement informatique. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2015

13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (*suite*)

COÛT	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2014
Solde au début	356 804 407 $	15 656 115 $	208 168 $	372 668 690 $
Acquisitions	41 897 943	88 973	–	41 986 916
Dispositions	(27 737 376)	–	–	(27 737 376)
Solde à la fin	370 964 974	15 745 088	208 168	386 918 230

AMORTISSEMENT CUMULÉ	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2014
Solde au début	167 695 690	14 822 512	208 168	182 726 370
Amortissement	27 743 132	506 710	–	28 249 842
Dispositions	(21 590 484)	–	–	(21 590 484)
Solde à la fin	173 848 338	15 329 222	208 168	189 385 728
VALEUR COMPTABLE NETTE	197 116 636 $	415 866 $	– $	197 532 502 $[a]

a Des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 843 373 $ en matériel et équipement et 88 973 $ pour du développement informatique. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

14. STOCKS DE FOURNITURES

	2015	2014
Pièces	3 107 097 $	2 928 215 $
Carburant	889 947	1 162 161
	3 997 044 $	4 090 376 $

15. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Dans le cadre de ses opérations, le Fonds s'est engagé à verser au cours du prochain exercice les montants suivants :

	2015	2014
Acquisitions d'immobilisations	13 063 064 $	19 421 272 $
Approvisionnement en biens et services	400 560	1 650 043
	13 463 624 $	21 071 315 $

16. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Certains services de soutien administratif et technique fournis par le ministère des Transports, dont la juste valeur ne peut être déterminée au prix d'un effort raisonnable, ne sont pas comptabilisés dans l'état des résultats et excédent.

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, le Fonds est apparenté avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec, ou soumis soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. Le Fonds n'a effectué aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES
AU 31 MARS 2015

17. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

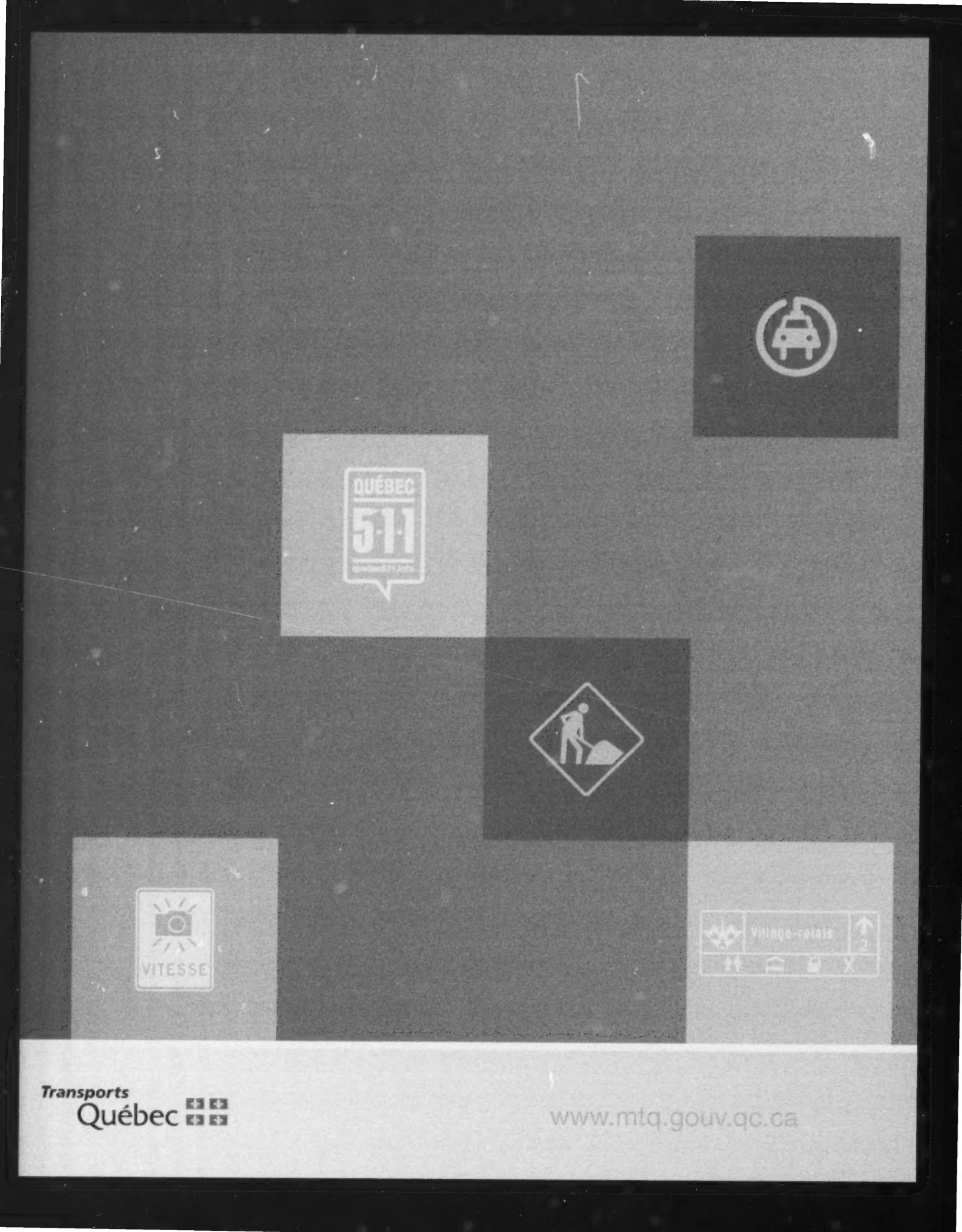
La juste valeur des avances du Fonds de financement est pratiquement identique à la valeur comptable, compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres à taux semblables.

DETTE

Au 31 mars 2015, la juste valeur de la dette de 151 173 045 $ (161 662 675 $ au 31 mars 2014) s'établissait à 162 694 876 $ (170 204 561 $ au 31 mars 2014), compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie du cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt.

18. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de 2014 ont été reclassés pour les rendre conformes à 2015.



Transports Québec

www.mtq.gouv.qc.ca